VII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 205)
z dnia 5 grudnia 2013 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 205)

5 grudnia 2013 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Stanisława Żmijana (PO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła i zaopiniowała dla Marszałka Sejmu:

– na podstawie informacji Ministra Infrastruktury i Rozwoju – wniosek Klubu Parlamentarnego Solidarna Polska o przedstawienie na posiedzeniu Sejmu „Informacji Prezesa Rady Ministrów na temat sytuacji w Grupie PKP, ze szczególnym uwzględnieniem planów prywatyzacji spółek z Grupy PKP oraz planów wyłączenia z użytkowania linii kolejowych".

W posiedzeniu udział wzięli: **Dorota Pyć** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju wraz ze współpracownikami, **Krzysztof Dyl** prezes Urzędu Transportu Kolejowego, **Andrzej Pawłowski** wiceprezes zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA, **Piotr Ciżkowicz** członek zarządu Grupy PKP SA**, Ireneusz Gójski** przedstawiciel Izby Gospodarczej Transportu Lądowego**, Stanisław Stolorz** przewodniczący Federacji Związku Zawodowego Pracowników PKP, **Henryk Grymel** przewodniczący Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ „Solidarność".

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel, Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dzień dobry. Otwieram posiedzenie sejmowej Komisji Infrastruktury. Witam panie i panów posłów. Resort transportu i rozwoju; przepraszam, nowy resort infrastruktury i rozwoju reprezentuje pani Dorota Pyć, podsekretarz stanu w tym ministerstwie. Witam serdecznie panią minister wraz z zespołem współpracowników.

Porządek dzienny dzisiejszego posiedzenia Komisji państwo otrzymaliście. Czy są uwagi do tego porządku? Nie ma.

Stwierdzam, że Komisja przyjęła porządek dzienny. Za chwilę przystąpimy do jego realizacji. Witam także reprezentację strony społecznej – szefów central związkowych funkcjonujących w firmie PKP SA jako całości, czyli w całej Grupie PKP.

Kilka słów wprowadzenia. Otóż Klub Parlamentarny Solidarna Polska skierował wniosek do pani marszałek Ewy Kopacz o wprowadzenie do planu pracy i obrad na sali plenarnej Sejmu punktu dotyczącego sytuacji w Grupie PKP SA, ze szczególnym uwzględnieniem planów prywatyzacji spółek z Grupy PKP oraz planów wyłączania z użytkowania linii kolejowych. Pani marszałek skierowała ten wniosek do Komisji Infrastruktury z prośbą, aby go rozpatrzyła i ewentualnie wydała opinię, czy jest potrzeba wprowadzania tego tematu pod obrady Sejmu.

Tylko tyle. Bardzo proszę, pan przewodniczący Andrzej Adamczyk. Proszę, panie przewodniczący.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni państwo. Chciałem zapytać, które spółki PKP SA są reprezentowane na dzisiejszym posiedzeniu Komisji przez prezesów zarządów?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Proszę pytać – o co jeszcze chce pan zapytać, panie przewodniczący?

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Pytanie podstawowe – które spółki z Grupy PKP SA są na dzisiejszym posiedzeniu Komisji reprezentowane przez prezesów ich zarządów? Nie przez upełnomocnione osoby, ale przez prezesów?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Czy to wszystko?

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Tak, jeśli chodzi o pytania. Zaraz przejdę do wniosków, do konkluzji związanej z pytaniem. Nie wiem, panie przewodniczący, które spółki z Grupy PKP są reprezentowane przez ich prezesów.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dobrze. Rozumiem, że pytanie zostało sformułowane. Chciałem tylko dodać, że kierownictwo resortu kieruje na obrady komisji umocowaną osobę. Na dzisiejszym posiedzeniu Komisji osobą umocowaną w imieniu resortu infrastruktury i rozwoju jest pani minister Dorota Pyć. Towarzyszy jej zespół współpracowników. Jestem głęboko przekonany, że wśród nich są także przedstawiciele spółek z Grupy PKP SA.

W związku z tym, że jest pytanie, udzielam głosu pani minister. Bardzo proszę, pani minister.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Jeszcze chciałem…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Sekundę, sekundę. Bardzo proszę, pani minister.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Dorota Pyć:

Uprzejmie dziękuję, panie przewodniczący, za oddanie mi głosu. Pragnę poinformować wszystkich państwa, że dzisiaj dwie spółki z Grupy PKP SA są reprezentowane przez prezesów. Spółka PKP SA jest reprezentowana przez pana prezesa Piotra Ciżkowicza, a PKP Polskie Linie Kolejowe jest reprezentowana przez prezesa, pana Andrzeja Pawłowskiego. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Pan przewodniczący Andrzej Adamczyk, bardzo proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni państwo. Tematem dzisiejszego posiedzenia Komisji jest ocena wniosku „Sytuacja w Grupie PKP SA". W związku z tym, że na dzisiejszym posiedzeniu nie stawili się ani prezes zarządu Grupy PKP SA, ani też prezesi strategicznych spółek kolejowych wchodzących w skład Grupy, a mianowicie spółki PKP InterCity, PKP Polskie Linie Kolejowe, PKP Energetyka, PKP Cargo, PKP Informatyka, wnoszę o przerwanie posiedzenia Komisji do czasu, kiedy Grupa PKP będzie reprezentowana w składzie, który pozwoli prowadzić oczekiwaną debatę.

Uzasadniam. W mojej ocenie sytuacja jest skandaliczna. Na posiedzenie Komisji, której tematem jest sytuacja w Grupie PKP, nie zjawia się żaden z najwyżej umocowanych urzędników będących decydentami w Grupie i w spółkach zależnych. Jest to objaw absolutnej nonszalancji i ignorancji. Panie przewodniczący, jest to zjawisko niedopuszczalne. To jest deprecjonowanie pozycji Sejmu, to jest deprecjonowanie pozycji posłów, to nie jest sytuacja normalna.

Wnoszę, panie przewodniczący i proszę zarazem, aby przeciął pan te karygodne praktyki. To nie jest pierwsze zjawisko tego rodzaju. Prezes Grupy PKP SA, jak dobrze pamiętam, od czasu powołania bodaj dwukrotnie uczestniczył w posiedzeniach Komisji, mimo tego że wielokrotnie debatowaliśmy nad sprawami zasadniczymi dotyczącymi regulacji czy przyszłości Grupy PKP SA i poszczególnych spółek. Być może wiceminister Andrzej Massel z jakąś szczególną przyjemnością znosił sytuacje podobną do tej, jakiej poddana jest żona męża, który ją maltretuje, poniewiera i lekceważy. Być może pan minister Massel wielokrotnie reprezentował prezesa zarządu PKP SA na posiedzeniach Komisji.

Poseł Józef Lassota (PO):

Można prosić trochę ciszej, bo mam kłopot z uszami.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

To proszę coś z tym zrobić.

Poseł Józef Lassota (PO):

Za uszkodzenia będą odszkodowania.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie pośle, to jest w ramach ubezpieczenia grupowego.

Poseł Józef Lassota (PO):

Ale zdrowie jest ważniejsze.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, nie możemy dopuścić do tej skandalicznej praktyki, która jest udziałem większości rządzących. Myślę, że każdy, albo przynajmniej większość posłów klubów koalicyjnych, również czuje się lekceważona. Jeżeli nie, to cóż; na to już nie ma rady. Natomiast deprecjonowanie pozycji Sejmu, jego funkcji kontrolnej, ignorowanie i kpina wręcz ze strony zarządów spółek Grupy PKP SA, jest niedopuszczalne. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Oddam jeszcze panu głos, proszę się nie niepokoić. Naprawdę, mogę uciąć dyskusję, jeżeli panowie rzeczywiście nie będziecie pozwalali normalnie procedować. Mogę po prostu powiedzieć, że składam wniosek odwrotny. Czy o to wam chodzi? Chyba nie o to chodzi.

Chciałbym tylko powtórzyć, że z Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju mamy na posiedzeniu Komisji umocowanego przedstawiciela, podsekretarza stanu w tym resorcie, w osobie pani Doroty Pyć wraz z zespołem współpracowników. W moim przekonaniu, pan przewodniczący Adamczyk nadinterpretuje, że nie ma przedstawiciela, z którym mógłby merytorycznie rozmawiać o problemach związanych z sytuacją w Grupie PKP, ze szczególnym uwzględnieniem planów prywatyzacji spółek i planów wyłączenia z użytkowania linii kolejowych. Takie jest moje przekonanie. Naprawdę, nie widzę powodu do irytacji.

Do zabrania głosu w tej części posiedzenia zgłaszają się jeszcze: pan poseł Jerzy Szmit, pani poseł Krystyna Sibińska, pan poseł Bogdan Rzońca i pan poseł Jerzy Polaczek. Udzielę państwu głosu, ale przed tym zapytam – czy w tej części posiedzenia jeszcze ktoś z państwa chciał zabrać głos?

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Tak, ale w kwestii formalnej.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Tak? Bardzo proszę, pan poseł Arkadiusz Litwiński.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Pytanie w kwestii formalnej, panie przewodniczący. Czy w tej chwili będziemy prowadzić kilkunastominutową, jak sądzę, dyskusję na temat tego – w jakim gronie rozmawiamy? Mówiąc szczerze, szkoda trochę czasu na ten teatrzyk. Jeśli tak, to składam wniosek o ograniczenie czasu wypowiedzi w tej części posiedzenia do jednej minuty.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Nie, najlepiej do 30 sekund…

Poseł Andrzej Czerwiński (PO):

Jesteśmy za.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Jestem przekonany, że nie będzie nadużywany czas wypowiedzi w części proceduralnej. Bardzo proszę, w pierwszej kolejności do wypowiedzi zgłaszał się pan poseł Jerzy Szmit. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo. Trudno mi sobie wyobrazić sytuację, z jaką mieliśmy do czynienia dwa posiedzenia Komisji Infrastruktury wstecz, gdy dyskutowaliśmy na temat ustawy umożliwiającej upadłość spółek kolejowych. Wówczas również nie było nikogo z kierownictwa spółek kolejowych. Widocznie ci państwo uważają, że to ich nie obchodzi, nie dotyczy, nie mają zdania. Po prostu z pokorą przyjmą każdy wyrok i nie muszą się na te tematy wypowiadać.

Chcemy dzisiaj dyskutować o sytuacji w Grupie PKP. Nie jest to firma, o której można powiedzieć, że jest wzorem zarządzania, że jest instytucją, która przynosi chwałę tym, którzy nią rządzą, która tworzy perspektywy, która potrafi rozwiązywać problemy, z którymi się styka. Okazuje się, że również dzisiaj, na posiedzeniu Komisji nie ma nikogo z tych panów, którzy ponoszą odpowiedzialność – podkreślam – ponoszą odpowiedzialność i biorą za to dobre pieniądze. Tych panów tutaj nie ma. To jest bojkot. Traktuję to jako bojkot. To słowo musi paść. Traktuję ich nieobecność na posiedzeniu jako bojkot Sejmu, a na pewno Komisji.

Czy nie jest to naruszanie elementarnych obowiązków ludzi stojących na czele instytucji państwowych? Czy nie mamy prawa tak o tym mówić?

Otrzymaliśmy materiał pisemny, odbyła się piękna prezentacja – bardzo fajnie. Ale nikt tego dokumentu nie podpisał. Kto bierze odpowiedzialność za zawarte w nim informacje? Być może zaraz ktoś taki się zgłosi, może pani minister lub ktoś inny, i powie – tak, biorę za to odpowiedzialność. Jeżeli jednak ma to być dokument, to powinien być przez kogoś podpisany. Ktoś musi wziąć za niego odpowiedzialność. Jak w takiej sytuacji możemy uważać, że nic się nie stało? Ile razy będziemy prosić tych państwa, żeby zechcieli się pokazać i przedstawić swoje zdanie, po to, żebyśmy mogli ich zapytać i z nimi podyskutować? Może to oni mają rację i to my się mylimy? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę panią poseł Krystynę Sibińską.

Poseł Krystyna Sibińska (PO):

Panie przewodniczący, chciałam złożyć wniosek przeciwny, to znaczy, żebyśmy zakończyli debatę o tym, czy mamy debatować czy nie, tylko po prostu przeszli do porządku obrad naszej Komisji. Czytamy w zawiadomieniu, że porządek przewiduje rozpatrzenie informacji Prezesa Rady Ministrów na temat sytuacji w Grupie PKP. Szef Rady Ministrów działa przez swoich uprawnionych przedstawicieli. Absolutnie nie widzę powodu, dla którego mielibyśmy odwlekać dyskusję. Tym bardziej, że została ona wywołana w takim, a nie innym, trybie.

Dziwię się kolegom z Prawa i Sprawiedliwości, że nadużywają takich słów, jak „bojkot", „elementarne obowiązki", „brak szacunku" i tak dalej, w świetle przykładu jaki daje ich szef, który bojkotuje zaproszenie Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej i wysyła swego zastępcę. Wtedy nikt z kolegów z PIS nie mówi, że to jest brak poszanowania elementarnych obowiązków, brak szacunku. Ile razy trzeba prosić prezesa PIS, żeby się pojawił u prezydenta?

Prowadzona jest bezsensowna dyskusja. Naprawdę proponuję, panie przewodniczący, żebyśmy przeszli do dyskusji. Jeżeli trzeba taki wniosek przegłosować, to go zgłaszam. Naprawdę, szkoda naszego czasu na to, żebyśmy debatowali o tym, czy w takim czy innym trybie mamy pracować.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Wniosek pani poseł jest jasny. Bardzo proszę, pan poseł Bogdan Rzońca, proszę bardzo.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie przewodniczący, pani minister. Chciałem zapytać o to, czy przedstawiony materiał dotyczący planów wyłączenia z użytkowania linii kolejowych – stan obecny, czy to jest materiał różniący się od prezentowanego wtedy, kiedy na posiedzeniach Komisji przebywał pan wiceminister Andrzej Massel? Czy może jest to inny materiał, inny dokument? Czy jest to materiał, który zmienia sytuację diametralnie?

Jeśli tak, a widzę, że jeden z panów kiwa głową, to bardzo proszę w czasie wypowiedzi nie powtarzać tego, co do tej pory robił wiceminister infrastruktury w zakresie wyłączania linii kolejowych, tylko proszę pokazać różnice pomiędzy jednym a drugim materiałem. W ten sposób skrócimy czas dyskusji. Mówię to ze szczególną wrażliwością, ponieważ znaczna część wyłączeń z użytkowania linii kolejowych będzie miała miejsce na Podkarpaciu, w Bieszczadach. Chciałbym uzyskać wiarygodną informację, czy plany prezentowane przez ministra Andrzeja Massela są jakoś uwzględnione w nowym materiale? Czy nastąpiły zmiany dotyczące linii kolejowych nr 106 Jasło-Zagórz, linii nr 107 Zagórz-Łupków i linii nr 108 Zagórz-Krościenko? Jak w nowym materiale mają się kwestie wyłączeń tych linii kolejowych z użytkowania? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Mam nadzieję, że w dalszej części dzisiejszego posiedzenia pan poseł będzie mógł uzyskać odpowiedź na te pytania. Pan poseł Jerzy Polaczek, proszę bardzo.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Mam dwie kwestie. Pierwsza zupełnie elementarna, w formie najbardziej prozaicznego pytania do pani minister. Czy w ramach nowego podziału obowiązków w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju pani minister nadzoruje również transport kolejowy? Czy też może jest pani na posiedzeniu Komisji w zastępstwie osoby, która te obowiązki przejmie w ramach wewnętrznego podziału zadań kierownictwa nowego resortu? Pragnę przede wszystkim zauważyć pewną fundamentalną kwestię, która się wydarzyła.

Od kilkunastu dni jesteśmy w sytuacji powołania nowego resortu. Nie słyszałem, aby nowy szef resortu infrastruktury i rozwoju zapowiedział swój udział w posiedzeniu Komisji Infrastruktury. Powiedziałbym, że jest to elementarz nie tylko dobrego wychowania, ale i obyczaju w parlamencie, że po jakiejś personalnej zmianie szef resortu szedł do Komisji i mówił o tym, co chce zmienić i czego ewentualnie dokonać. Jesteśmy w sytuacji, w której po utworzeniu resortu infrastruktury i rozwoju nikt w sposób poważny nie odniósł się do samej istoty celów, a przede wszystkim podstaw powołania resortu w takim a nie innym układzie.

Prosiłbym panią minister o wypowiedź, czy w ciągu najbliższych dni, na przykład do najbliższego posiedzenia Sejmu, pani wicepremier i minister Elżbieta Bieńkowska zagości na posiedzeniu Komisji.

Uwaga ostatnia. Były składane wnioski formalne pana posła Andrzeja Adamczyka oraz inne wypowiedzi kolegów odnoszące się do stałej praktyki, ułomnej, mówiąc oględnie, reprezentacji kluczowych spółek Grupy PKP. Od ponad roku jest to stała praktyka. Przede wszystkim jest to wyjątkowo lekceważące nie tyle w stosunku do nas, jako posłów koalicji, przepraszam – opozycji. Pozwolę sobie na uwagę ogólną, jest to wyjątkowe lekceważenie własnego zaplecza politycznego. Mówiąc wprost, jest to powiedzenie własnym koleżankom i kolegom, gdzie państwo ich macie, w jakim miejscu i co generalnie myślicie o Sejmie.

Gdybym miał zakończyć konkluzją, to namawiałbym wszystkich poważnie traktujących obowiązki reprezentantów parlamentu, żebyśmy przerwali dzisiejsze posiedzenie Komisji i oczekiwali jakiegoś nowego przekazu szefa resortu. Także odpowiedzi na pytanie, czy dzisiaj wiceminister obecny na posiedzeniu Komisji, dotyczącym omówieniu sytuacji w PKP, pełni nadzór w ramach nowego podziału obowiązków. Po trzecie, abyśmy oczekiwali obecności na posiedzeniu prezesów Polskich Linii Kolejowych SA oraz szefa PKP.

Dam przykład dosłownie z ostatnich kilku dni, żeby dopełnić to symbolicznie. Przecież kilka dni temu mieliśmy sytuację, że w spółce Polskie Linie Kolejowe o mało co nie

powołano na członka zarządu do spraw inwestycji absolwenta Akademii Wychowania Fizycznego. Całe szczęście, że rada nadzorcza tej kandydatury nie zaakceptowała.

To są rzeczy niebywałe w sytuacji wydatkowania „tu i teraz" na inwestycje środków europejskich i tego co dzieje się na rynku kolejowym w różnych układach. Namawiam do pewnej powagi i nie zbywania sytuacji w Grupie PKP uwagami z gatunku ocen bardzo powierzchownych i nie oddających powagi tego, co stało się chociażby w ciągu ostatnich dni. Mam na myśli powołanie nowego resortu infrastruktury i rozwoju na podstawie jakiegoś kaprysu, bez rzeczowej analizy przedstawionej publicznie i uzasadnionej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Jeszcze w tej części posiedzenia zgłosił się pan przewodniczący Krzysztof Tchórzewski, bardzo proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Przepraszam, panie przewodniczący, ale nie mogę nie zaprotestować przeciwko porównywaniu premiera, prezesa Prawa i Sprawiedliwości Jarosława Kaczyńskiego, do prezesa PKP SA. Pani poseł, pani, jak mało kto, powinna wiedzieć, że…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie przewodniczący…

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

…Prezydent Rzeczypospolitej nie stanowi nadzoru nad działalnością partii politycznych…

Poseł Krystyna Sibińska (PO):

Panie przewodniczący, ale…

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

…w odróżnieniu od tego, jaką rolę pełni Sejm w stosunku do instytucji podległych rządowi.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie przewodniczący. Przed chwilą wskazywaliście, pan i pańscy koledzy, żebyśmy się wzajemnie szanowali. To naprawdę był klasyczny przykład wzajemnego nieuszanowania się, bowiem to przewodniczący udziela głosu i prowadzi obrady. Zabieranie głosu bez wskazania jest nie szanowaniem się. Przykro mi to powiedzieć, ale niestety do tego jestem zmuszony.

Bardzo proszę pana przewodniczącego Krzysztofa Tchórzewskiego.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Kontynuuję sprawy formalne. Rzeczywiście, obowiązują pewne zasady, które normalnie nie zawsze sprawdzamy, ale czasem jako posłowie je sprawdzamy. Mamy taką sytuację, że Prezesa Rady Ministrów reprezentuje, nic pani minister nie ujmując, podsekretarz stanu. Od dawna się z tym nie zetknąłem, na ogół premier desygnuje ministra do tego, żeby mógł występować przed posłami, jeśli sam tego nie robi. Nie wiem, czy w ogóle się spotkałem z sytuacją, którą mamy dzisiaj, a mamy ją już od kilku lat. Dlatego chciałbym, żebyśmy otrzymali namacalny dowód, żeby pan przewodniczący odczytał pełnomocnictwo premiera, że pani jest umocowana jako podsekretarz stanu do reprezentowania premiera na dzisiejszym spotkaniu.

Tak to powinno być, nie ma rady. Na posiedzenie Komisji zawsze jest wyznaczona osoba, która ma reprezentować premiera czy rząd. Tak to jest. Jeżeli w zastępstwie ministra jest inna upoważniona osoba, to jest to rzecz normalna, tego nie kwestionujemy. Ale w dzisiejszej sytuacji chodzi o reprezentowanie Prezesa Rady Ministrów. Wobec tego powinna mieć miejsce decyzja o reprezentowaniu premiera. Nie będę już szedł tak głęboko, dlatego będzie potrzebne przynajmniej pani oświadczenie, że premier dał pani takie upoważnienie. To jest jedna rzecz.

Druga. Jeżeli przy nowym ministrze będzie potrzebna nowa formuła, to proszę bardzo – tak będziemy pisali informacje. Do tej pory jednak był obyczaj, że informacje na posie-

dzenia Komisji były dostarczane posłom na piśmie, przynajmniej pocztą mailową, na dzień-dwa wcześniej. Dotychczas ministrowie stosowali taką praktykę i byliśmy z niej zadowoleni. Informację dotyczącą sytuacji w Grupie PKP otrzymaliśmy dzisiaj.

Chciałbym też, aby pani minister zechciała się podpisać przynajmniej na egzemplarzu pana przewodniczącego, że jest to informacja pani minister, że bierze pani odpowiedzialność za to, co w tym dokumencie jest zapisane. Poprzestanie na dokumencie, który jest niepodpisany, jest na pewno nietypowym sposobem przekazywania informacji. Dlatego też prosilibyśmy, aby na pierwszej stronie dokumentu pana przewodniczącego, była pani uprzejma się podpisać. Jeżeli w przyszłości będziemy rozmawiali o tych sprawach, to będziemy się opierali na dokumencie, który pani podpisała. To jest rzecz niezwykle ważna, ponieważ chcemy wiedzieć, że identyfikuje się pani z treścią dokumentu, że jest pani przekonana, że wszystko, co w pani imieniu ktoś będzie nam dzisiaj referował, pani zatwierdziła, i że jest to dokument Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju.

Bardzo proszę, aby to zostało uzupełnione. To rzeczywiście jest bardzo ważna sprawa formalna, żebyśmy wiedzieli, że jest taki dokument, a nie inny. Nie ważne, kto go przygotował, ważne, że go ktoś zatwierdził.

Prośba do pana przewodniczącego o uzupełnienie tych rzeczy formalnych, bo to są rzeczy ważne. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Kilka zdań w nawiązaniu do wypowiedzi. Chciałem zwrócić uwagę państwa posłów na fakt, że wniosek Klubu Parlamentarnego Solidarna Polska trafił do pani marszałek we wrześniu. Wtedy nikomu z nas nie śniło się, że będzie rekonstrukcja rządu. Pewno rekonstrukcja rządu nam się śniła, ale nie, że przybierze taki kształt, jak przybrała, czyli że będą połączone dwa resorty.

Bieg sprawie został nadany przez panią marszałek, Komisja powinna zgodnie z regulaminem Sejmu wniosek rozpatrzyć. Dlatego w dzisiejszym porządku posiedzenia Komisji mamy temat „sytuacja w Grupie PKP".

Chciałbym jeszcze raz podkreślić, żebyśmy dali szansę reprezentacji Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju. Nie mam pewności, którą państwo wyrażaliście w swoich wystąpieniach, a była taka wyraźna sugestia, że nie będziecie mieć partnera do merytorycznej rozmowy. Ja takiego przekonania nie mam. Uważam, że mamy taką reprezentację i dajmy jej szansę.

Zostały sformułowane dwa wnioski. Jeden o przerwanie posiedzenia, a drugi wniosek przeciwny. Dlatego poddam pod głosowanie wniosek dalej idący o przerwanie dzisiejszego posiedzenia Komisji.

Kto z państwa posłów jest za tym wnioskiem? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Proszę o podanie wyników głosowania.

Sekretarz Komisji Marcin Mykietyński:

11 głosów za, 16 przeciw, brak głosów wstrzymujących się.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Stwierdzam, że wniosek o przerwanie posiedzenia Komisji nie uzyskał akceptacji. Przechodzimy do realizacji porządku dzisiejszego posiedzenia.

Oddaję głos pani minister. Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MIR Dorota Pyć:

Uprzejmie dziękuję za oddanie mi głosu. Szanowni państwo. Mogę tylko żywić nadzieję, że dzisiejsza dyskusja będzie bardzo ożywiona i przyniesie jakieś konstruktywne wnioski. Przykro mi, że tak mnie przyjęła część z państwa, ale cóż, widocznie takie mamy czasy.

Przechodząc do meritum. Grupa PKP, jak wszyscy państwo świetnie wiedzą, łączy służbę publiczną z działaniem charakterystycznym dla nowoczesnego przedsiębiorstwa funkcjonującego w gospodarce rynkowej. W skład Grupy PKP wchodzą: PKP SA, czyli spółka matka, oraz spółki świadczące usługi na rynku kolejowym, energetycznym i teleinformatycznym. Działania spółek nadzoruje i koordynuje PKP SA, między innymi przez wyznaczanie tym spółkom celów i dbałość o ich realizację.

Spółki z Grupy PKP zatrudniają w sumie około 85 tysięcy pracowników, którzy są specjalistami w branży transportowej, teleinformatycznej, energetycznej, jak również na rynku nieruchomości. Pod względem liczby zatrudnionych Grupa PKP jest dzisiaj drugim pracodawcą w Polsce.

Najważniejszym celem Grupy PKP jest budowa zaufania i poprawa wizerunku kolei, a w konsekwencji zwiększenie rozmiaru transportu kolejowego w Polsce. W tym celu w ramach grupy PKP wdrażana jest strategia na lata 2012-2015, zawierająca osiem celów strategicznych. Wśród nich są: poprawa bezpieczeństwa transportu kolejowego, modernizacja zarówno infrastruktury, jak i taboru oraz podwyższenie jakości świadczonych usług. Szczegółową informację w tym zakresie przedstawi członek zarządu PKP SA, pan Piotr Ciżkowicz.

Pragnę zauważyć, że PKP SA za okres 9 miesięcy roku 2013 odnotowała zysk netto w wysokości 93,7 mln zł, a spółka zarządzająca infrastrukturą linii kolejowych PKP PLK SA, w tym samym czasie odnotowała stratę w wysokości 105 mln zł.

Odnosząc się do kwestii wyłączenia z eksploatacji linii kolejowych, a ta kwestia pojawiła się dzisiaj, chciałam zwrócić uwagę, że wysokość opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, a więc konkurencyjność transportu kolejowego, uzależniona jest przede wszystkim od dwóch czynników. Są to koszty ponoszone przez zarządcę infrastruktury kolejowej oraz wysokość środków przeznaczonych na finansowanie infrastruktury.

Wobec systematycznie zwiększanych nakładów finansowych na kolej z budżetu państwa, w celu obniżenia kosztów działalności zarządcy konieczne jest przeprowadzenie procesu restrukturyzacji PKP Polskie Linie Kolejowe SA. Proces ten niefortunnie został opisany przez niektóre media jako likwidacja linii kolejowych, czyli nie wyłączenie z eksploatacji, a likwidacja linii kolejowych. Nie oddaje to istoty podejmowanych działań i może wprowadzić w błąd opinię publiczną. Wdrożenie ograniczeń planowane jest od 15 grudnia 2013 roku, czyli od dnia wprowadzenia nowego rozkładu jazdy pociągów w odniesieniu do około 800 kilometrów linii kolejowych. Na liniach tych obecnie sporadycznie wykonywane są przewozy towarowe o niewielkiej masie towarów, są to tak zwane przejazdy okazjonalne.

Należy podkreślić, że badaniom dotyczącym wyłączeń z eksploatacji poddano około 7 tysięcy kilometrów linii kolejowych. Z eksploatacji wyłączono tylko te, które nie mają istotnego znaczenia społecznego lub gospodarczego. Proces wyłączania linii kolejowych z użytkowania szczegółowo przedstawi wiceprezes zarządu PKP PLK SA, pan Andrzej Pawłowski. Szczegółowe informacje dotyczące planów prywatyzacji spółki Grupy PKP oraz sytuacji w tej Grupie, udzieli dodatkowo przedstawiciel PKP SA, pan Piotr Ciżkowicz. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę o wypowiedzi w kolejności wskazanej przez panią minister; proszę panowie.

Członek zarządu PKP SA Piotr Ciżkowicz:

Szanowni państwo. Pozwolę sobie omówić pokrótce materiał, który państwo otrzymali. Zacznę od tego, o czym wspomniała pani minister, czyli od filarów strategii Grupy PKP, która na początku powierzonego nam zadania była reprezentowana przez pana prezesa Jakuba Karnowskiego. Strategia, którą zaplanowaliśmy na lata 2012-2015 bazuje na czterech głównych filarach. Jest to obszar klientów, obszar spraw systemowych, obszar finansów oraz…

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Panie przewodniczący, czy mogę prosić o ciszę, zwłaszcza w prezydium. Bo ja jednak chcę wysłuchać wypowiedzi. Posłowie, którzy o to wysłuchanie prosili, teraz nie słuchają.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Przepraszam w imieniu prezydium. Proszę bardzo, proszę kontynuować wypowiedź.

Członek zarządu PKP SA Piotr Ciżkowicz:

Ostatni filar – obszar zarządzania całą Grupą, jako pewną strukturą spółek zależnych od PKP SA. W ramach czterech filarów strategii zaproponowaliśmy osiem celów stra-

tegicznych. Po pierwsze, cel odnoszący się do wprowadzenia na polskie tory pociągu Pendolino, z całym przygotowaniem potrzebnej do tego infrastruktury. Kolejny cel, to modernizacja i sposób utrzymania taboru w spółce InterCity. Dalej, zmiana wizerunku kolei, o czym za chwilę szerzej opowiem. Cele kolejne, to sieć nowoczesnych dworców kolejowych, modernizacja grupy dworców, które znajdują się w zarządzie Grupy PKP oraz zdecydowana poprawa jakości infrastruktury, na którą pozwala możliwość wykorzystania środków unijnych przeznaczonych na ten cel. Wreszcie poprawa bezpieczeństwa w transporcie kolejowym, optymalizacja sposobu zarządzania długiem PKP SA i przygotowanie środków na jego spłatę. Ostatni cel, to zmiana praktyk zarządzania Grupą PKP na takie, które, z większym niż do tej pory skutkiem odzwierciedlają standardowe praktyki na rynku.

Pozwolę sobie pokrótce opowiedzieć o tym, co udało się nam zrobić do grudnia 2013 roku w każdym z czterech kluczowych filarów strategii, przypominając również krótko stan początkowy w obszarze „klient”. Na początku roku 2012 obszar ten charakteryzował się bardzo niskim poziomem satysfakcji klientów – poniżej 60 punktów procentowych. Jest to poziom zdecydowanie niższy niż średnia. Był on między innymi skutkiem brudnych wagonów, zaniedbanych dworców kolejowych i niespójnego systemu informacji. Tak można w skrócie ten obraz określić w obszarze „klient”.

Cele zaplanowane do 2015 roku, to osiągnięcie indeksu zadowolenia klientów na poziomie około 75 %, podwyższenie komfortu podróży i zapewnienie spójnego systemu informacji, a także poprawa poczucia bezpieczeństwa pasażerów.

Jakie inicjatywy podjęliśmy do tej pory i jakie udało się zrealizować? W obszarze „klient” naszym największym projektem, obejmującym kilka spółek Grupy PKP, jest projekt „Punkty styku z klientem”. Jest to kompleksowy program podniesienia satysfakcji klientów Grupy PKP. Obecnie zakończyliśmy pierwszy horyzont wdrożenia tego programu. Objął on 500 inicjatyw, 500 działań o różnym stopniu złożoności. Program objął swoim zasięgiem ponad 50% pasażerów obsługiwanych przez PKP InterCity. Z przeprowadzonych przez nas badań wynika, że poprawa zadowolenia pasażerów w głównych obszarach, w których ta satysfakcja była najniższa, wyniosła w ciągu pół roku wdrażania programu ponad kilkanaście punktów procentowych. W naszej ocenie jest to dość duży sukces.

Jeśli chodzi o rozkład jazdy pociągów, to zmieniliśmy sposób planowania i przekazywania go, tak aby z odpowiednim wyprzedzeniem, w odpowiedniej formie i za pomocą nowoczesnych metod komunikacji docierał do pasażerów. Oprócz tego wprowadziliśmy mechanizmy bieżącego monitorowania opóźnień pociągów. Mobilna aplikacja pozwala na bieżąco śledzić, gdzie znajduje się pociąg, jakie jest jego opóźnienie w stosunku do rozkładu jazdy, kiedy można się go spodziewać i w jakim miejscu.

W obszarze „tabor” podjęliśmy zdecydowane działania mające na celu poprawę jego jakości. Do roku 2015 zostanie zmodernizowane blisko 40% taboru obsługującego PKP InterCity do standardu, którego nie będziemy musieli się wstydzić. Obecnie realizowane są również działania mające na celu poprawę gospodarowania taborem PKP CARGO.

W obszarze „Zima 2012/2013”, który w obsłudze pasażerskiej stanowi okres bardzo trudny, korzystając z doświadczeń lat poprzednich wprowadziliśmy bardzo znaczącą liczbę osób dodatkowo zapewniających obsługę pasażerów. Dotyczyło to zarówno utrzymania dworców kolejowych, jak i informowania pasażerów o utrudnieniach występujących w ruchu pociągów, które niestety są nieuniknione. Wprowadzono mobilnych informatorów na dworcach, na których ruch pasażerów jest najbardziej intensywny.

Chodzi o to, aby niedogodności, które w związku z zimą odczuwają pasażerowie, były jak najmniejsze. W tym roku podjęliśmy jeszcze szerszą akcję przeciwdziałająca tym utrudnieniom. W sumie do tej akcji zostało oddelegowanych 25 tysięcy osób. Oczywiście, znaczna część to pracownicy Grupy PKP, ale istotną część stanowią osoby, które dodatkowo zostały skierowane na okres zimy do obsługi pasażerów i infrastruktury.

W obszarze „Bezpieczeństwo” nie trzeba przypominać stanu początkowego. Wymienię jedynie niektóre jego elementy:

– katastrofa kolejowa pod Szczekocinami 3 marca 2012 r.,
– brak spójnej strategii poprawy bezpieczeństwa,

– duża liczba, bo około 8 tysięcy, niestrzeżonych przejazdów kolejowych,

– niskie poczucie bezpieczeństwa wśród pasażerów na dworcach i w pociągach,

– brak dodatkowych szkoleń dla pracowników Grupy pokazujących, jak ważne jest bezpieczeństwo i jakimi metodami można je zwiększać.

Cele, które postawiliśmy sobie do zrealizowana do roku 2015, to modernizacja około 3 tysięcy przejazdów kolejowych i 700 rozjazdów, dodatkowe szkolenia dla maszynistów i dyżurnych ruchu pokazujące, jak duża jest ich rola w kształtowaniu poczucia bezpieczeństwa. Kolejne cele, to zakup stymulatorów i stworzenie centrum szkolenia maszynistów dla poprawy jakości ich pracy, wdrożenie Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym, nowoczesnego narzędzia stosowanego w innych krajach, również poprawiającego stan bezpieczeństwa w ruchy kolejowym. Wreszcie ostatni cel, który zaplanowaliśmy do roku 2015, to dość istotna liczba działań. Część z nich mieści się w programie „Punkty styku z Klientem", o którym wspomniałem.

Działania te mają na celu zwiększenie poziomu poczucia bezpieczeństwa pasażerów kolei na dworcach i w pociągach. Do tego zostały oddelegowane nowe osoby, zatrudnione zostały firmy, które na dworcach zapewniają zupełnie inaczej ochronę pasażerów niż do tej pory. Dodatkowe, regularne patrole Służby Ochrony Kolei zostały wprowadzone w najbardziej niebezpiecznych do tej pory pociągach, w których najczęściej zdarzały się akty kradzieży, wandalizmu itp.

Podsumowując to, co do tej pory udało się zrealizować. „Pakiet Bezpieczeństwa" ogłoszony po katastrofie pod Szczekocinami składał się z 191 inicjatyw. Do tej pory zrealizowaliśmy 117 z nich, czyli około 60%. Zwiększono między innymi wymiar godzin szkolenia dla dyżurnych ruchu z 8 do 16 w skali roku, uruchomiono bardzo nowoczesne i dobrze wyposażone Centrum Zarządzania Kryzysowego PKP PLK, zatrudniające osoby o bardzo wysokich kompetencjach. O 100% zwiększono także liczbę kontroli posterunków ruchu, aby wszelkie nieprawidłowości i problemy związane ze stanem bezpieczeństwa identyfikować już na samym początku.

W obszarze „Modernizacja przejazdów i rozjazdów kolejowych" w latach 2012-2013 zabudowano blisko 1,5 tys. rozjazdów i zmodernizowano 1,2 tys. przejazdów. W okresie do listopada 2013 roku uruchomiono dodatkowe projekty inwestycyjne. Jeśli chodzi o szkolenia maszynistów; przeprowadzono dodatkowe szkolenia dla 6400 maszynistów pracujących w spółkach Grupy PKP. W resorcie zostało również przygotowane rozporządzenie zwiększające wymiar szkoleń dla maszynistów oraz obligatoryjnych szkoleń na symulatorach; do tej pory tego nie było. Jak wspomniałem, wprowadzono regularne patrole SOK i służby porządkowe na najbardziej niebezpiecznych dworcach i trasach pociągów, podniesiono standard ochrony. Na wielu obiektach ochronę utrzymujemy wspólnie z PLK, co do tej pory nie było powszechnie stosowane.

Drugi ze strategicznych obszarów to inwestycje. Stan początkowy w 2012 roku odzwierciedlał, naszym zdaniem, brak wizji spójnej sieci kolejowej w całym kraju. Niezadowalające były również rezultaty inwestycji w stosunku do poniesionych nakładów. System nadzoru i kontroli nad realizowanymi inwestycjami był absolutnie niefunkcjonalny. Absolutnie niezadowalająca była prędkość handlowa, która była oferowana przewoźnikom na skutek tych wszystkich niedociągnięć. W niektórych przypadkach była kilkakrotnie niższa niż to, co średnio w krajach Unii Europejskiej można otrzymać od zarządcy infrastruktury.

Cele jakie stawiamy sobie do 2015 roku to:

– spójna i dostosowana do potrzeb rynkowych infrastruktura kolejowa oraz wykorzystanie okazji, którą jest ogrom środków unijnych przeznaczonych na ten cel;

– obniżenie kosztów utrzymania infrastruktury kolejowej poprzez m.in. poprawę efektywności i optymalne wykorzystanie środków, które są dostępne na realizację tego celu;

– zwiększenie prędkości handlowej. To kluczowy element zarówno w ruchu towarowym, jak i pasażerskim;

– przygotowanie spółek Grupy do nowej perspektywy unijnej, aby portfel projektów był rzeczywiście zaawansowany i stwarzał szanse na pełne wykorzystanie środków w nadchodzącej perspektywie;

– unowocześnienie taboru PKP Intercity. 100 wagonów zmodernizowanych i nowych, to jest to, co chcielibyśmy osiągnąć do 2015 roku.

Co zostało zrobione. Do grudnia 2013 roku w obszarze „Inwestycje" zrealizowaliśmy następujące zadania:

– w latach 2012 i 2013 zmodernizowano, za kwotę ponad 9 mld zł – wypada po 160 projektów na rok – ponad 2,3 tys. km torów kolejowych, w tym blisko półtora tysiąca w samym tylko 2013 roku. O modernizacji 1,2 tys. przejazdów kolejowych i 1,4 tys. rozjazdów już wspomniałem. Istotnie zwiększyła się absorpcja środków unijnych. Zmieniono również procedury przygotowania dokumentacji przetargowych. Utworzono Centrum Koordynacji Inwestycji, które oparte jest na światowych standardach zarządzania portfelem projektów. Jest to naprawdę niezwykle złożone zadanie, wymagające rynkowych kompetencji, bowiem projekty kolejowe w obszarze zarządzania niczym się nie różnią od innych.

Po stronie PKP Energetyka uruchomiono projekt modernizacji układu zasilania głównych linii kolejowych. Głównym celem jest dostosowanie infrastruktury kolejowej do wymagań nowych składów pociągu Pendolino.

Inwestycje taborowe. Zawarto umowy z wykonawcami na zakup i modernizację 175 wagonów, 20 składów ED250, 20 składów EZT oraz 30 lokomotyw. Na trasie ze Szczecina do Przemyśla oddano do użytku 68 zmodernizowanych wagonów. Zmieniono też sposób finansowania projektu „Pendolino". Pozwala to, po pierwsze, znacznie zwiększyć długość tras, po których pociągi te będą jeździć. Po drugie, nowa formuła jest bardziej korzystna z punktu widzenia płynności finansowej InterCity i kosztów dla budżetu, związanych z finansowaniem tego projektu.

Inwestycje dworcowe. Od kwietnie 2012 roku do końca listopada 2013 roku oddano do użytku 27 zmodernizowanych dworców kolejowych. Nakłady na ten cel są w części wydatkowane z dotacji budżetowej, ale część pozyskano w formule zbliżonej do partnerstwa publiczno-prywatnego, czyli we współpracy z deweloperami. Pozwala to zagospodarować obiekty dworcowe znajdujące się w centrach miast, mające istotny potencjał komercyjny.

Ostatni z obszarów strategicznych dotyczy zarządzania Grupą PKP oraz spraw korporacyjnych. Stan początkowy był taki, że nie było żadnej strategii restrukturyzacji poszczególnych podmiotów Grupy PKP. Praktycznie nie istniał nadzór ekonomiczny oraz koordynacja współpracy pomiędzy spółkami. Każda spółka działała według własnego uznania. Nie było określonych celów, które łączyłyby się w jasno zdefiniowany strumień. Niska była aktywność i efektywność w obszarze prywatyzacji, co zagrażało przyszłej spłacie długów, do której zobowiązana jest spółka PKP. Brakowało także jednolitych i efektywnych standardów kontroli i audytu wewnętrznego.

Cele, które postawiliśmy sobie do osiągnięcia do 2015 roku, to przede wszystkim zakończenie restrukturyzacji TK Telekom, PKP Informatyka oraz PKP CARGO. W wyniku restrukturyzacji PKP PLK przewidujemy osiągnięcie do 2015 roku oszczędności na poziomie blisko 0,5 mld złotych. Kolejny cel, to przeprowadzenie prywatyzacji spółek: PKP Energetyka, PKP Informatyka, TK Telekom, PKP CARGO i PKP Polskie Linie Kolejowe. Dalej – zmniejszenie zadłużenia PKP o blisko 3 mld złotych, bo tak wynika z kalendarza spłaty naszych zobowiązań. Rozbudowa, a naprawdę zbudowanie od nowa, kompetencji audytu i kontroli wewnętrznej w spółkach Grupy PKP.

Co udało się już zrobić? Do grudnia 2013 roku w obszarze projektu restrukturyzacji przygotowano oraz rozpoczęto implementację strategii Grupy PKP oraz strategii poszczególnych spółek zależnych poprzez dawanie ich zarządom jasno określonych i jasno rozliczanych celów zarządczych. Cele te są spójne ze strategią Grupy. Rozpoczęto również proces, jest on daleko zaawansowany, restrukturyzacji zarówno PKP PLK, jak PKP Intercity, PKP Informatyka oraz TK Telekom.

Jeśli chodzi o audyt wewnętrzny, to system ten funkcjonuje w tej chwili w sposób jednolity, zintegrowany. Wymierne tego efekty finansowe dla Grupy PKP są bardzo duże. Można powiedzieć, że dzięki elementom kontroli, które usprawniły audyt wewnętrzny i ujawniły nadużycia, które udało się zidentyfikować, zaoszczędziliśmy kilkadziesiąt milionów złotych.

Obszar prywatyzacji. Zakończono proces prywatyzacji spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. Zmieniono strategię prywatyzacji PKP CARGO na przeprowadzenie procesu upublicznienia akcji. Od końca października tego roku spółka PKP CARGO weszła z powodzeniem na Giełdę Papierów Wartościowych w Warszawie.

Na kolejnych slajdach przedstawiliśmy państwu główne zadania w obszarze czterech strategicznych filarów, o których mówiłem na wstępie i które udało się zrealizować od początku grudnia 2012 do końca listopada 2013 roku oraz planowane na najbliższe miesiące, jak również na rok 2015. Może nie będę ich odczytywał, bo są one powtórzeniem tego, co zdefiniowałem już, mówiąc o głównych celach do roku 2015. Niemniej widać, że istotna część zaplanowanych elementów jest albo zrealizowana, albo dość istotnie zaawansowana.

Plany prywatyzacyjne Grupy PKP. Kilka bardziej szczegółowych informacji na ten temat. Co do tej pory zostało przeprowadzone? Do grudnia 2013 roku PKP SA sprzedała akcje lub udziały w 29 spółkach, w tym między innymi w CARGO SA i w Polskich Kolejach Linowych SA. Łączne przychody ze sprzedaży akcji i udziałów wyniosły ponad 3 miliardy złotych. Do końca ubiegłego roku była to kwota 1,37 mld zł, a w samym 2013 roku już 1,65 mld zł. Z uzyskanych w 2013 roku przychodów z tytułu prywatyzacji, na rachunek Funduszu Własności Pracowniczej PKP, na który jesteśmy zobligowani przekazywać 15% z tego tytułu środków, zostało przekazanych prawie 214 mln zł.

Plany prywatyzacyjne Grupy PKP. Planowane działania w tym obszarze w najbliższych miesiącach, to oczywiście realizacja strategii, o której wspomniałem wcześniej. Chodzi głównie o przygotowanie do prywatyzacji i znalezienie potencjalnych zainteresowanych zakupem aktywów TK Telekom Sp. z o.o. Aby spółka mogła być sprywatyzowana, potrzebna jest dość istotna jej restrukturyzacja. TK Telekom znajdowała się już w procesie prywatyzacji, ale sytuacja rynkowa mająca wówczas miejsce i spadek o ponad 30% wyceny akcji spółek z tej branży, uniemożliwił nam prywatyzację. W naszej ocenie, prywatyzacja nie ma uzasadnienia za wszelką cenę. Obecnie jesteśmy w procesie restrukturyzowania TK Telekom i opracowania nowej strategii, która uwzględnia okoliczności rynkowe.

Jeśli chodzi o PKP Energetyka SA, to na obecnym etapie określamy model sprzedaży tej spółki i harmonogram rozpoczęcia procesu prywatyzacyjnego w 2014 roku. Chcielibyśmy, aby spółka była przygotowana do prywatyzacji do IV kwartału przyszłego roku.

W obszarze PKP Informatyka Sp. z o. o. proces prywatyzacji przebiega podobnie. Obecnie określamy docelowy model prywatyzacji spółki, jego potencjalną skuteczność z uwzględnieniem wszelkich ryzyk, które w tym procesie mogą się wydarzyć.

PKP InterCity SA. Głównym zadaniem jest poprawa wyniku finansowego. Liczymy, że już w 2015 roku InterCity odnotuje dość istotne zyski i że do 2017 roku spółka znajdzie się w takiej kondycji finansowej, która umożliwi przystąpienie do procesu prywatyzacji.

PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o. o., to ostatnio jedna z większych spółek Grupy PKP. Jej udziały zostaną przekazane samorządowi województwa pomorskiego po zakończeniu trwającego obecnie procesu legislacyjnego, dotyczącego zmiany ustawy o Funduszu Kolejowym oraz ustawy o PKP.

Z mojej strony to tyle. Przekazuję głos panu Andrzejowi Pawłowskiemu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, panie prezesie.

Wiceprezes zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA Andrzej Pawłowski:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo. Jako wiceprezes zarządu spółki postaram się godnie zastąpić pana prezesa Paszkiewicza i powiedzieć państwu paru słów o wyłączeniach z użytkowania linii kolejowych. Nie będę mówił o szczegółach, bo o nich już rozmawialiśmy na którymś z posiedzeń Komisji. Powiem tylko, jak wygląda bieżąca sytuacja.

Przypomnę tylko, że początkowo wytypowaliśmy 92 odcinki linii kolejowych o długości 2 tysięcy kilometrów. Po konsultacjach z marszałkami województw, przewoźnikami i klientami kolei ta liczba zmniejszyła się do 49 odcinków o długości 1100 kilometrów.

Po kolejnych informacjach uzyskanych w ostatnim czasie, przywróciliśmy do eksploatacji kolejne odcinki kolejowe. Stan na dzień dzisiejszy, to 35 odcinków linii kolejowych o łącznej długości około 700 kilometrów.

Może powiem, które odcinki nie zostały wyłączone z ostatniej listy, bo to jest ważna informacja. Przywrócono linię nr 104 Chabówka-Nowy Sącz z uwagi na to, że zdaniem klientów, jest to linia o znaczeniu państwowym. To jest też związane z rezerwacją terenów pod linię Piekiełko-Podwęże. Została przywrócona linia nr 97 na odcinku Sucha Beskidzka- Żywiec, w związku z tym, że jest to linia objazdowa podczas modernizacji czy remontu zbiornika Świnka Poręba.

Poseł Józef Lassota (PO):

Chyba Świnna Poręba…

Wiceprezes PKP PLK SA Andrzej Pawłowski:

Przepraszam, oczywiście Świnna Poręba. Został także przywrócony odcinek Borowiany—Fosowskie na linii nr 144 Tarnowskie Góry-Borowiany ze względu na zainteresowanie przewoźników towarowych. Przywróciliśmy również odcinek Tarnowskie Góry--Brzeziny Śląskie na linii nr 145 Chorzów Stary-Radzionków ze względu na zwiększony potencjał wydobywczy miejscowej kopalni. Przywróciliśmy również odcinek Tropy-Braniewo na linii 254, na odcinku do Elbląga Zdroju, do obsługi bocznicy. W tym przypadku zadecydowało również zainteresowanie użytkownika bocznicy, żeby na niej odbywały się przewozy towarowe. Odcinek został włączony do eksploatacji. Podobnie zresztą jak odcinek nr 363 Wierzbno-Świerzyna. Do eksploatacji włączono także linię nr 107 Nowy Zagórz-Łupków, o której mówił pan poseł.

Mamy deklarację zakładu spółki Przewozy Regionalne, który powiadomił nas, że złoży zamówienia na tę trasę, zlikwidowaną w rozkładzie jazdy, w związku z tym, że na tym odcinku prowadzi się wiele remontów dróg. Powodują one znaczne wydłużenie czasu przejazdu transportem drogowym. Urząd Marszałkowski przychyla się do decyzji wykorzystania komunikacji kolejowej na okres remontu dróg.

Może pokrótce odczytam 35 odcinków, które zostały ostatecznie czasowo wyłączono z eksploatacji. Faktycznie, na odcinkach tych nie jest prowadzony ruch pociągów, nie ma żadnych pociągów pasażerskich. W minimalnym tylko zakresie prowadzony jest ruch towarowy, kilka wagonów w ciągu tygodnia. Odcinki te cechują się dosyć dużymi kosztami utrzymania i prawie zerowymi przychodami z tytułu przewozów.

Zostaną wyłączone następujące odcinki:

– na linii nr 30 odcinek Radzyń Podlaski–Bezwola,
– na linii nr 35 odcinek Ostrołęka–Grabowo,
– na linii nr 35 odcinek Grabowo–Wielbark,
– na linii nr108 odcinek Nowy Zagórz–Krościenko,
– na linii nr 108 odcinek Krościenko–Krościenko GP
– na linii nr 145 odcinek Chorzów Stary–Jup PBSZ
– na linii nr 176 odcinek Racibórz Markowice-Syrynia,
– na linii nr 176 odcinek Syrynia–Olza,
– na linii nr 182 odcinek Mierzęcice Zawierciańskie–Siewierz,
– na linii nr 190 odcinek Bielsko Biała Główna–Skoczów,
– na linii nr 190 odcinek Goleszów–Cieszyn,
– na linii nr 192 odcinek Syrynia–Pszów,
– na linii nr 223 odcinek Czerwonka–Orzysz,
– na linii nr 236 odcinek Wągrowiec–Rogoźno Wielkopolskie,
– na linii nr 254 odcinek Tropy–Braniewo,
– na linii nr 256 odcinek Szymankowo–Nowy Dwór Gdański,
– na linii nr 342 odcinek Jerzmanice Zdrój–Wilków Złotoryjski,
– na linii nr 363 odcinek Międzychód–Skwierzyna,
– na linii nr 410 odcinek Złocieniec–Wierzchowo Pomorskie,
– na linii nr 411 odcinek Stargard Szczeciński–Pyrzyce,
– na linii nr 422 odcinek Pyrzyce–Głazów,
– na linii nr 562 odcinek Adampol–Lubin Tatary,

– na linii nr 973 odcinek Bolesławiec–Wizów,
– na linii nr 69 odcinek Hrebenne–Hrebenne Granica Polski,
– na linii nr 73 odcinek Włoszczowice–Busko Zdrój,
– na linii nr 107 odcinek Łupków–Łupków Granica,
– na linii nr 208 odcinek Działdowo–Brodnica,
– na linii nr 241 odcinek Tuchola–Koronowo,
– na linii nr 275 odcinek Żagań–Bieniów,
– na linii nr 275 odcinek Bieniów–Lubsko,
– na linii nr 297 odcinek Nowy Świętów–Głuchołazy,
– na linii nr 368 odcinek Sieraków Wielkopolski–Międzychód,
– na linii nr 373 odcinek Międzychód–Łowyń,
– na linii nr 418 odcinek Sławno–Darłowo,
– na linii nr 684 odcinek Borowiany–Krupski Młyn.

Jak już mówiłem, są to linie, na których praktycznie nie ma ruchu pociągów. Jeśli państwo oczekiwaliby informacji bardziej szczegółowych na temat rentowności wymienionych linii i uzyskiwanych przychodów, to możemy takie informacje pisemne państwu przesłać. Linia nr 198, o którą pytał pan poseł Rzońca, ma deficyt 2 mln zł, a uzyskiwane przychody są na poziomie 50 tys. zł. Na razie nic nie jeździ na tej linii. Oczywiście, jeżeli byłoby zainteresowanie marszałka województwa, to jesteśmy w stanie przywrócić linię do kursowania, tak jak w przypadku linii, które wcześniej wymieniłem. Musi jednak być klient, musi być oferta i musi być pomysł, co z tymi liniami dalej robić.

Tyle w telegraficznym skrócie, żeby nie przedłużać posiedzenia. To jest cała informacja na ten temat wyłączeń z użytkowania linii kolejowych. Jeżeli chodzi o różnice występujące w stosunku do tego obszernego materiału pisemnego, który omawialiśmy na jednym z wcześniejszych posiedzeń Komisji, to już to wyjaśniłem.

Jeśli są jakieś pytania, to jestem do dyspozycji państwa. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Czy przedstawiciel PKP SA chciałby w tym momencie zabrać głos? Nie.

Otwieram dyskusję. Bardzo proszę posłów o zgłaszanie się do zabierania głosu. Pierwszy zgłosił się pan poseł Michał Wojtkiewicz. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Dziękuję bardzo. Z uwagą wysłuchałem wystąpień przedstawicieli kolei. Na wstępie nie chciałbym specjalnie czepiać się całego zestawienia i opracowania, bo może byłoby to z mojej strony nieładne. Ale oczekiwałem informacji, która naprawdę posunęłaby nas do przodu odnośnie do tego, gdzie jesteśmy i do czego zmierzamy – tak powiem w sposób może trywialny. To jest bardzo istotne, bo przez ostatnie lata kolej nie była dofinansowana. Dysproporcja między drogami a koleją spowodowała taki stan kolei i taką sytuację PKP, jaką mamy dzisiaj. Czasami robimy niekontrolowane ruchy. Chcemy coś zrobić na siłę, tymczasem sytuacja jest odwrotna.

Patrzę się na sytuację PKP z punktu widzenia pasażera. Kiedy w 2005 roku rozpocząłem jeżdżenie koleją z Tarnowa do Warszawy, podróż trwała niecałe trzy godziny. Dzisiaj trzeba jechać sześć godzin. Rozumiem, że linia kolejowa Kraków-Tarnów jest obecnie remontowana. Mam nadzieję, że za ileś tam lat będę z Tarnowa do Warszawy jeździł krócej. Ale z Krakowa do Warszawy jeździło się pociągiem 2 godziny 40-50 minut, w każdym razie niecałe trzy godziny. Dzisiaj jeździmy znacznie dłużej.

Dużo dzisiaj mówimy się o Pendolino, ale Pendolino nie będzie jeździło na trasach szybciej niż 160 kilometrów na godzinę. Bardzo eleganckie wagony, którymi się jeździło w 2005 roku, wyświetlały prędkość 160 czy 145 km/godz. Wtedy żeśmy się tym podniecali, że z taką prędkością jeździmy.

Dzisiaj, żebyśmy doszli do jakiegokolwiek sedna sprawy, powinniśmy się wziąć za analizę ekonomiczną. Tej analizy ekonomicznej brakuje, szanowni państwo. Obojętnie jaka, za i przeciw. Co jest za koleją, a co jest za drogami? Ile kosztuje tonokilometr? Ile kosztuje transport pasażera na kolei, a ile na drogach? Ile pieniędzy daje się na drogi, na kilometr czy na jakąś jednostkę? Ile się dało pieniędzy na Polskie Linie Kolejowe? To są wskaźniki bardzo ważne, po analizie których moglibyśmy mówić, czy idziemy

w stronę rozwoju kolei, jaki jest kierunek rozwoju i które linie ewentualnie możemy likwidować.

Wcale się nie dziwię, że dzisiaj zostało zlikwidowanych 5 tysięcy kilometrów linii kolejowych, tam nie było żadnych inwestycji.

Gdy byłem starostą w Tarnowie, przyszliście do mnie państwo i powiedzieliście tak – Tymi pociągami nikt nie jeździ. Wtedy wstał jeden z gości i powiedział – Panie, jeździłbym pociągiem, ale on nie zatrzymuje się na stacji Cieszkowice. To jak mamy jeździć koleją?

Moim zdaniem, żebyśmy wszyscy byli pewni tego co robimy, to analiza ekonomiczna musi być jasna, precyzyjna i wszyscy powinniśmy ją znać. A to, co się robi dzisiaj, jest przypadkowe. Czy się opłaca czy nie, nagle będziemy robili jakieś Pendolino. Czy jakąś linię kolejową zamknąć, czy nie? Jaki przemysł? Szanowni państwo, to wszystko nie ma rąk i nóg.

Pytanie do pani minister. W 2007 roku pan premier wyszedł i mówił tak:…

Nie chciałbym przeszkadzać prezydium.

Głos z sali:

Już dziękujemy.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Jeszcze nie skończyłem, proszę pana.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo skrupulatnie słuchamy. Bardzo proszę, panie pośle. Proszę o kontynuowanie wypowiedzi.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Pan premier wypowiadał się na temat kolei i mówił tak; będziemy jeździli czystymi pociągami. Bzdura. Jeździmy coraz brudniejszymi pociągami. Do tego chciałem nawiązać. Jak może być taka sytuacja? Jeżeli się nie mylę, pani minister jest prawnikiem. Dzisiaj w spółce PLK połączono ochroniarzy ze sprzątaczami. Czy to jest filozofia? Jaka to filozofia? To po prostu są głupoty. Sprzedajecie kolej po to, aby ją doprowadzić do jak najmniejszej wartości, żeby ktoś na tym zrobił interes. Absolutnie nie zgadzam się z taką polityką. Uważam, że to doprowadza polską gospodarkę do ruiny. Jeżeli kolej naprawdę jest sprawna, to my o wiele mniej płacimy. To wszystko się przekłada na nasze budżety. To wszystko jest w budżecie naszego państwa. A my podkręcamy, podkręcamy, żeby jak najdrożej produkować i jak najdrożej przewozić.

Dziękuję bardzo. Naprawdę bardzo panią minister proszę – jeżeli mamy rozmawiać, to rozmawiajmy rzeczywiście z punktu widzenia ekonomicznego. Nie chcę się czepiać, bo można było „lecieć" różnymi sloganami. Ale ekonomia, ekonomia i jeszcze raz ekonomia tego wszystkiego. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu posłowi. Bardzo proszę, pan poseł Jerzy Szmit.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo. Wniosek o przedstawienie sytuacji w Grupie PKP jest sformułowany bardzo ogólnie. Niemniej jednak, dwie rzeczy są w sposób szczególny wypunktowane. Chodzi o plany prywatyzacji spółek oraz plany wyłączeń z użytkowania linii kolejowych.

Jeżeli chodzi o plany wyłączenia linii czy odcinków linii kolejowych z użytkowania, to przedstawiona jest metodyka, na podstawie której obliczenia były dokonywane. Brakuje natomiast jednego – końcowej tabeli, w której byłyby przedstawione wyniki rankingu linii kolejowych. Z niego wynikałoby, dlaczego ten właśnie odcinek linii kolejowej został wyłączony, bo dostał 5 punktów, a inny 7 czy 33 punkty i dlatego będzie mógł dalej funkcjonować. Takiej tabeli na pewno zabrakło. Pan prezes zacytował nam odcinki linii kolejowych wyłączonych z użytkowania, ale tego dokumentu zabrakło.

Jeśli chodzi o sprawy prywatyzacji. Jesteśmy w takiej sytuacji, że rząd przyjął jasną strategię, a państwo ją realizujecie. Sprzedaż spółek kolejowych, jakichkolwiek spółek,

jest tak naprawdę głównym celem ich zarządów. Można odnieść wrażenie, że jest to podstawowe kryterium, według którego zarządy będą rozliczane. Dzisiaj też mówimy o wielkich kwotach, które mają być uzyskane ze sprzedaży spółek kolejowych. Natomiast pewne pytanie, niestety, nie zostało postawione w tym opracowaniu. Dotyczy problemu, który w ogóle nie został poruszony. Chodzi o fundamentalny problem rynku kolejowego.

W przedstawionym nam opracowaniu nie ma ani słowa na temat tego, jak PKP widzi siebie na rynku przewozów kolejowych. Jaki procent rynku dzisiaj obejmuje? Jaki chce objąć za rok, za dwa, za pięć lat? Jakie chce uzyskiwać przychody z podstawowej działalności? Jakie są podejmowane działania, żeby rywalizować z konkurencją, na coraz bardziej otwierającym się rynku kolejowym?

Już niedługo rynek kolejowy zostanie całkowicie otwarty. Pytanie, ile PKP chce utrzymać tego rynku? Czy państwa przewidywania i plany mogą być zrealizowane przy poziomie dochodów możliwych do uzyskiwania przy obejmowaniu takiego, czy innego działu rynku? Nie ma też odniesienia do przyjętej ustawy, dopuszczającej możliwość upadłości spółek kolejowych.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Nie ma takiej ustawy.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Jest w trakcie prac. Panie pośle, rozumiem, że powaliła pana moja argumentacja i dlatego pan tak nerwowo reaguje.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo proszę o nie przeszkadzanie…

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Może pan jeszcze zgłosić wniosek o przerwanie dyskusji. To jest pana ulubiony wniosek i bardzo proszę, ale najpierw dokończę.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie pośle, proszę kontynuować.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Niestety, w opracowaniu nie ma odniesienia się do sytuacji rynkowej. Jest jeszcze jedna maniera, naprawdę trudna do zaakceptowania. Panowie tworzycie oś, na której, jeśli się na nią patrzy z lewej strony, jest czarna dziura, czyli to, co było do tej pory. Spalona ziemia. Nic się nie działo. Strach i poruta. Natomiast rok 2015 będzie czasem szczęśliwym, osiągnięte zostaną wszystkie cele, które państwo sobie zakładacie. A do roku 2015 wcale nie tak daleko, naprawdę. Został tylko rok. Sądząc z wykresów, na uzyskanie niektórych celów pozostał nawet mnie niż jeden rok.

Naprawdę proszę, żeby za rok pan prezes Karnowski, jeżeli jeszcze nadal będzie funkcjonować jako prezes i pobierać stosowane wynagrodzenie, oraz inni członkowie zarządu spółki PKP SA, rzeczywiście rozliczyli się z tego materiału. Dlatego też pytałem, kto podpisał ten dokument, żeby potem nie było, że była to jedynie prezentacja. Ma to być plan działania. Nam specjalnie nie zależy na prezentacjach, nawet w ładnej formie, tylko na planie działania instytucji i firm, które, jak powiedziała pani minister, zatrudniają 80 tysięcy ludzi i są niezmiernie ważną częścią naszej gospodarki.

Podsumowując, brak odniesień do rynku. brak odniesień do konkurencji, także konkurencji alternatywnej, czyli transportu drogowego. Czy chcecie państwo odzyskiwać rynek przewozowy, a na każdym rynku są spadki i są problemy. Z czego tak naprawdę wynika dodatni wynik PKP, który tak świetnie i tak szybko został uzyskany? Czy to są tylko operacje finansowo-księgowe, czy jest to rzeczywisty wzrost udziału w rynku przewozów? Czy to odczuli klienci kolei? Czy zwiększyliście państwo liczbę przewożonych pasażerów i przewożonych towarów? Z czego wynika sukces? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę pana przewodniczącego Andrzeja Adamczyka.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Ograniczę się do pytań dotyczących przedstawionego dokumentu. Pani minister, proszę o konkretne odpowiedzi. Kiedy podpisano umowę z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym na finansowanie pociągów Pendolino? Na jaką kwotę i na jakich warunkach? Rozumiem, że tajemnica handlowa nie obejmuje zapisów umowy, jeżeli ona jest podpisana.

Kolejna kwestia. Jakie poczyniono inwestycje taborowe; chodzi o PKP CARGO. Bardzo proszę o podanie wartości, wielkości kontaktów i zamówień. Kiedy ewentualnie został rozstrzygnięty przetarg?

Prosimy tez o podanie informacji, jakie firmy doradcze uczestniczyły w procesie wyceny i wprowadzenia PKP CARGO na giełdę? Czy któraś z tych firm objęła akcje PKP CARGO w pierwszej emisji? Jeżeli tak, to w jakim układzie procentowym?

Prosiłbym o odniesienie się do zapisów prezentacji dotyczących SKM, czyli Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście. Państwo w przedstawionej prezentacji umieściliście zapis, że udziały PKP SA w SKM przekazane zostaną samorządowi województwa pomorskiego. W związku z tym proszę o informację, na jaką kwotę poczyniono nakłady inwestycyjne na modernizację i przebudowę Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście w ostatnich czterech latach? Proszę o podanie tych wielkości rok do roku. Jaka jest skala tego zjawiska?

Pan poseł Jerzy Szmit powiedział, że w dokumencie brakuje jakiegokolwiek odniesienia do przyszłości. Rozumiemy, że sytuacja w Grupie PKP jest tylko i wyłącznie oceniana przez resort przez pryzmat tego, co jest w dniu dzisiejszym. W związku z tym pytanie, jaka będzie sytuacja? Czy prowadzicie państwo przygotowania do wejścia w życie IV pakietu dyrektywy unijnej dotyczącej uwolnienia rynku?

Prosiłbym również o podanie informacji, jaki jest zysk PKP CARGO rok do roku? Czy jest progres czy spadek? O tym państwo kompletnie nie informujecie.

Ponieważ materiał przedstawiony komisji sejmowej nie jest przez nikogo sygnowany, a może zawierać błędy, jeszcze raz apeluję, aby osoba upełnomocniona dzisiaj do reprezentowania rządu podpisała dokument. Nie możemy pracować na dokumencie, który może zawierać niewłaściwe dane.

Jak powiedział pan poseł Jerzy Szmit, za rok będziemy oczekiwali sprawozdania z wykonania założonych celów. W moim skromnym mniemaniu, dyskusja i debata, także pytania, to wszystko będzie miało miejsce w Sali Kolumnowej. To się skończy w Sali Kolumnowej. Zapewniam o tym państwa, jestem tego pewien.

Bardzo proszę, aby kontrasygnować dokumenty przedkładane Wysokiej Komisji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, pan poseł Bogdan Rzońca.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Panie przewodniczący, pani minister. Chciałem zapytać, czy wśród kluczowych sukcesów, o których mówicie, za sukces resort uznaje też usamorządowienie kolei, czyli stworzenie spółki Przewozy Regionalne? Czy generalnie na wynik finansowy Grupy PKP miała wpływ decyzja o utworzeniu spółki Przewozy Regionalne? Czy była to decyzja dobra, właściwa? Czy resort zamierza się dalej chwalić tym, że dokonał takiego wielkiego czynu i usamorządowił spółkę Przewozy Regionalne? Jakie z tego tytułu korzyści ma Grupa PKP? Czy jest świadoma problemów, jakie z tego tytułu mają samorządy województw?

Oczywiście, możecie powiedzieć, że to nie wasza sprawa. Tylko że żyjemy w tym samym kraju.

Druga kwestia dotyczy kolejnych lat wyłączania z użytkowania linii kolejowych. Jak rozumiem z pokazanego nam wykresu, 5 tysięcy linii zostało w sumie wyłączonych do tej pory. Proszę?

Wiceprezes PKP PLK SA Andrzej Pawłowski:

Wymieniłem 35 odcinków linii…

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Ale na przyszły rok planujecie wyłączenie z użytkowania…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Proszę nie prowadzić dialogu, proszę zadawać pytania.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę państwa, równolegle z posiedzeniem naszej Komisji odbywa się posiedzenie innej komisji, dlatego na pewien czas wyszedłem z sali obrad. Być może dlatego jestem w błędzie, ale z tego co wcześniej usłyszałem, na przyszły rok planuje się wyłączenie z użytkowania 800 kilometrów linii kolejowych. Czy tak? Chciałem dowiedzieć się dokładnie – ile odcinków i ile kilometrów linii kolejowych planuje się wyłączyć z użytkowania w przyszłym roku? Gdzie znajdują się wykazy wyłączonych, czy planowanych do wyłączenia linii kolejowych, żeby móc stwierdzić, jaka to konkretnie jest linia? Proszę, żebyśmy taki wykaz dostali choćby w formie mailowej.

Proszę państwa, generalna uwaga odnośnie do przeprowadzanych remontów linii kolejowych. Są one niesamowicie dokuczliwe dla pasażerów, niesamowicie niszczą obraz kolei, denerwują pasażerów. Czy są jakieś plany, żeby rewitalizacja linii kolejowych i remonty miały charakter efektywny, a nie tylko, żeby były doświadczeniem uciążliwym dla osób korzystających z kolei. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, pan przewodniczący Krzysztof Tchórzewski.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo. Dzisiejsze posiedzenie Komisji odbywa się na wniosek pani marszałek w celu rozpatrzenia informacji Prezesa Rady Ministrów. Na początku posiedzenia Komisji skierowałem do pani minister prośbę, wniosek, żeby pani minister, jeśli nie ma tego na piśmie, oświadczyła, iż występuje w imieniu premiera, że ma takie upoważnienie. Mimo mojej prośby, pani minister nie przekazała takiego oświadczenia. Przyjmuję zatem, że sama pani minister uznała, iż nie ma takiego pełnomocnictwa.

Zwróciłem się następnie o to, aby pani minister podpisała się pod dokumentem w imieniu premiera, bo to jest jego informacja. O wysłuchanie takiej informacji poprosiła nas pani marszałek. Prosiłem, żeby pani podpisała materiał w imieniu premiera, bo to jest materiał przedstawiany przez premiera. Pani minister nie podpisała materiału, a więc odmówiła jego podpisu.

Panie przewodniczący, należy stwierdzić, że przedstawiony materiał jest niepodpisany i niekompletny. Ponadto napisano w informacji, że do materiału są trzy załączniki, a ich nam nie wręczono. Tak to należy w skrócie powiedzieć. Dlatego poprzez protokół z dzisiejszego posiedzenia Komisji informuję panią marszałek, że cele postawione Komisji nie zostały osiągnięte ze względu na brak podpisu pod informacją. Nie spełniła pani minister prośby o podpisanie materiału i nie oświadczyła, że materiał jest przez nią podpisany w imieniu premiera.

Także na początku posiedzenia nie spełniała pani minister prośby o stwierdzenie, że ma pani pełnomocnictwo premiera do wystąpienia i przedstawienia Komisji materiału w jego imieniu. W tym momencie kwestia jest jednoznaczna, że nie identyfikuje się pani minister z przedstawionym materiałem, którego zresztą pani nie przedstawiła. Nie stwierdziła pani minister, że jest to materiał przedstawiony przez panią w imieniu premiera. Materiał przedstawili prezesi. To jest pytanie podstawowe, czy w taki sposób i w takiej formule Komisja ma rozpatrywać informację. Do tego Komisja musi się odnieść.

Zwracam się do pana przewodniczącego, aby zostało dokładnie sprawdzone, w jakim zakresie pełnomocnictwo mogło być udzielone. Pani minister do protokołu i do nagrania przebiegu posiedzenia Komisji nie złożyła żadnych oświadczeń. Niech pani oświadczy, że to jest pani materiał. Niech pani oświadczy, że pani go składa w imieniu premiera, bo ma pani takie pełnomocnictwo.

W innym przypadku, panie przewodniczący, nasza Komisja i nasze posiedzenie, bez tego co miało się stać na początku, jest po prostu co najmniej śmieszne. W takiej sytuacji,

jeżeli nie spełniamy podstawowych wymogów, to praktycznie rzecz biorąc, nasza praca nie ma żadnego uzasadnienia.

Chcę też zadać pytania, aby przynajmniej czas przeznaczony na posiedzenie został wykorzystany, abyśmy mogli uzyskać odpowiedzi. Jeśli się dzisiaj nie uda udzielić odpowiedzi, to prośba o przekazanie jej na piśmie. Proszę o przedstawienie informacji, jak od 2008 roku kształtowały się wszystkie przychody PKP SA uzyskane ze sprzedaży majątku, a także z prywatyzacji, a również wydatki wewnętrzne, z rozbiciem na wynagrodzenia dla zarządu spółki, dyrekcji i pracowników. Chodzi o dane zbiorcze, nie żądam danych imiennych.

Dalej, w związku z przychodami – jaki był stan długów PKP SA w roku 2008 i jak wyglądała ich coroczna spłata, czy miała miejsce? Jaki jest obecny stan zadłużenia PKP SA? W materiale pisze się o zmniejszeniu zadłużenia PKP do roku 2015 o 2,75 mld zł, natomiast nie podaje się obecnej wysokości długu, a to jest niezwykle ważne.

Druga rzecz, materiał pisemny został nam przedłożony, choć nie wiem czy on jest, bo nikt go nie podpisał. Jeśli już podaje się, że do materiału są załączniki, to powinny one zostać nam przekazane. Proszę wobec tego o uzupełnienie materiału załącznikami. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. W kolejce do zabrania głosu jest jeszcze pan przewodniczący Józef Racki. Zanim jednak oddam mu głos chciałem wyjaśnić kwestię formalną, o której mówił pan przewodniczący Tchórzewski. Chciałem rozwiać jego wątpliwości i mam nadzieję, że tak się stanie. Mam przed sobą teksty pism dotyczących dzisiejszego posiedzenia Komisji. Klub Parlamentarny Solidarna Polska zwrócił się z wnioskiem do pani marszałek o przedstawienie na posiedzeniu Sejmu informacji Prezesa Rady Ministrów na temat sytuacji w Grupie PKP, ze szczególnym uwzględnieniem planów prywatyzacji spółek z Grupy PKP oraz planów wyłączenia z użytkowania linii kolejowych.

Pani marszałek, mam prawo domniemywać, że na posiedzeniu Prezydium Sejmu, po uprzednim przedyskutowaniu wniosku klubu Solidarnej Polski, podjęła decyzję, że zwróci się o wykonanie tej pracy przez Komisję Infrastruktury. Pani marszałek skierowała do nas następującą prośbę: „Proszę o rozpatrzenie tego wniosku na posiedzeniu Komisji z udziałem i na podstawie informacji przedstawicieli rządu oraz o rozważenie potrzeby przeprowadzenia debaty w tej sprawie na posiedzeniu".

W moim przekonaniu, do tej pory nie uchybiliśmy prośbie i poleceniu Prezydium Sejm, podpisanym przez wicemarszałka Sejmu, ale jest to delegacja pani marszałek.

Mamy na posiedzeniu Komisji przedstawiciela rządu, który przedkłada nam informację. Na jej podstawie Komisja zdecyduje, wyda opinię, czy widzi potrzebę przeprowadzenia na ten temat debaty w sali plenarnej Sejmu, czy nie. Czy tylko przyjmie informację.

Tyle z mojej strony. Bardzo proszę pana przewodniczącego Józefa Rackiego, proszę, panie pośle.

Poseł Józef Racki (PSL):

Panie przewodniczący, szanowni państwo. Pani minister Elżbieta Bieńkowska jest ministrem konstytucyjnym i to ona upoważnia osobę, która ją reprezentuje. Takie jest prawo i tak jest wszędzie. Marszałek Województwa Wielkopolskiego nie podpisuje wszystkich pism, jakkolwiek pisze się do niego „Panie Marszałku". Pan prezydent też nie podpisuje wszystkich pism, jakkolwiek się do niego zwraca „Panie Prezydencie". Takie przykłady można mnożyć. Po to istnieją prawne upoważnienia, aby były przestrzegane.

Pani minister wcale nie musiała dzisiaj przedstawiać nam informacji w formie prezentacji graficznej. To jest tylko informacja i nie jest napisane, że trzeba ją złożyć w formie pisemnej. Pani minister przyszła na posiedzenie Komisji z dobrą wolą, z informacją przygotowaną na piśmie i jeszcze ją skomentowała. A przecież mogła ją tylko skomentować. Gdyby informacja została przedstawiona na sali obrad plenarnych, to zapewne pani minister udzieliłaby komentarza do całej sprawy, a posłowie zadawaliby pytania albo nie zadawali.

Uważam, że zostało spełnione wszystko, co było do spełnienia. Materiał został przygotowany i przedłożony Komisji również w formie graficznej. Jestem za tym, że spełnione zostały wszystkie wymogi, jakie powinny zostać spełnione w tej materii. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Czy ktoś z państwa posłów jeszcze chciałby zabrać głos? Nie słyszę. Kieruję to pytanie także do strony społecznej, jest możliwość zabrania głosu. Bardzo proszę, pan przewodniczący Krzysztof Tchórzewski.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan przewodniczący właściwie odczytał wszystko, co ma zrobić przedstawiciel nie ministra, tylko rządu. To nie ulega wątpliwości, taka jest intencja pani marszałek. To jest informacja Prezesa Rady Ministrów, więc w jego imieniu robi to przedstawiciel rządu. Musi zatem ją podpisać w imieniu Prezesa Rady Ministrów, albo też stwierdzić, że przedstawia informację o sytuacji w Grupie PKP w imieniu Prezesa Rady Ministrów. My dzisiaj rozpatrujemy informację Prezesa Rady Ministrów. Tak jest napisane w zawiadomieniu, panie przewodniczący. Nie możemy tego przedstawiać inaczej.

Jeżeli jest to informacja Prezesa Rady Ministrów, to w jego imieniu, jako przedstawiciel rządu, przedstawia ją pani minister; proszę bardzo, niech pani minister powie, że jest przedstawicielem rządu w tej sprawie. Mnie to w zupełności wystarczy, bo co do innych spraw, to mamy sprawozdania Komisji. Ale muszę wiedzieć, że to przedstawiciel rządu w imieniu Prezesa Rady Ministrów, czyli w imieniu całego rządu, przedstawił informację. Informacja dziś przedstawiona jest informacją rządu, a nie prezesa zarządu spółki PKP i prezesa zarządu spółki Polskie Linie Kolejowe. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Jeszcze pan przewodniczący Józef Racki, proszę.

Poseł Józef Racki (PSL):

Panie i panowie posłowie. Większość z nas, gdy przejrzycie Biuletyny Sejmowe dotyczące interpelacji poselskich, adresuje je do Prezesa Rady Ministrów. Kto podpisuje odpowiedź? Podpisuje właściwy minister i to jest spełnione zadanie. Uważam, że to jest prawidłowy tryb obiegu dokumentacji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Takie jest moje odczucie, że z taką opinią się zgadzamy, ale każdy to sobie interpretuje inaczej. Jeszcze pan poseł Jerzy Szmit, bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo. Kilkakrotnie już spory o wyjaśnienie kompetencji były toczone na sali obrad plenarnych Sejmu. Wcześniej czy później dochodziło do stwierdzenia przez pana, czy panią marszałek, że w Kancelarii Sejmu złożone zostało stosowne pełnomocnictwo. Przez analogię możemy zastosować to rozwiązanie. W związku z tym uzasadnione jest pytanie, czy do przedstawiania informacji Prezesa Rady Ministrów upoważniona jest pani minister? Pytanie jest jak najbardziej uprawnione. Ale wiem, że takiego dokumentu nie ma, prezydium Komisji takim dokumentem nie dysponuje.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Rozumiem, że wyczerpaliśmy…

Głos z sali:

Siebie.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Siebie jeszcze nie. Wyczerpaliśmy listę posłów zadających pytania. Bardzo proszę, pan przewodniczący Stanisław Stolorz. Bardzo proszę.

Przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Pracowników PKP Stanisław Stolorz:

Dziękuję panie przewodniczący za udzielenie głosu. Federacja Związków Zawodowych, przewodniczący Stanisław Stolorz. Z ciekawością wysłuchałem wszystkich opinii. Wydaje

mi się, że powinniśmy się zastanowić, co z przyszłością kolei. Temat dzisiejszego posiedzenia powinien brzmieć – przyszłość kolei, a nie mówienie o tym, co zrobimy. Oczywiście, można dzisiaj powiedzieć, że mamy bardzo poważny problem w kolejowych pasażerskich przewozach regionalnych i rząd też powinien się nim zająć. Nie powinien mówić tylko, że marszałkowie województw mają problem, bo to rząd powinien zająć się spółką Przewozy Regionalne. Tam problemy nabrzmiewają tak mocno, że pracownicy są zaniepokojeni, bo nie wiedzą, jaka jest przyszłość spółki, czy zatrudnienie w niej zostanie utrzymane. Na ten temat też powinniśmy dzisiaj dyskutować.

Przepraszam, że mówię o tym w kontekście sytuacji w Grupie PKP, ale tam też nie dzieje się za dobrze. Gdybyście panowie posłowie i pan przewodniczący poprosili o wyniki spółek zależnych PKP, to wyniki w niektórych momentach pokazują spadek przewozów towarowych i spadek liczby osób korzystających z kolei. Jest to spadek dosyć znaczny. Jeżeli mówimy dzisiaj o InterCity, to trzeba sobie odpowiedzieć na pytanie – jaki jest powód spadku przewozów pasażerskich? A w roku 2014 będziemy mieć jeszcze więcej zamknięć linii kolejowych, jeszcze więcej klientów może odejść z kolei. Temu trzeba zaradzić.

Dzisiaj trzeba powiedzieć, czy kolej jest dobrze dofinansowana. Związkowcy wielokrotnie domagali się tego, żeby proporcje nakładów na drogi i kolej były 60:40. Czy taka proporcja jest dzisiaj zachowana? Chyba nie. Trzeba dzisiaj powiedzieć – czy taka proporcja wydatków na drogi i kolej jest zachowana. Czy dzisiaj są wszystkie ustawy?

Mówimy dużo o bezpieczeństwie. Ostatnio odbyło się posiedzenie Rady Ochrony Pracy na temat bezpieczeństwa. Pan prezes Urzędu Transportu Kolejowego może powiedzieć, jakie są wnioski. Prywatni przewoźnicy w ogóle nie przestrzegają norm czasu pracy. A jak przestrzegają, to na umowach śmieciowych lub innych. Powinniśmy dzisiaj powiedzieć, że wszyscy pracownicy bezpośrednio związani z ruchem pociągów powinni być zatrudniani na podstawie umowy o pracę, a nie na innych umowach, w tym śmieciowych, bo to zagraża nie tylko danej osobie, ale zagraża także bezpieczeństwu podróżnych, towarów, wszystkiego. Nie wiem, czy maszynista będzie lepiej prowadził pociąg, gdy będzie miał już za sobą 24 godziny jazdy, czy będzie wypoczęty, czy nie spowoduje wypadku. To nigdzie nie jest uregulowane. Tym trzeba się zająć jak najszybciej. Tym powinniśmy się zajmować.

Dzisiaj planowana jest restrukturyzacja spółki PKP TK Telekom. Tam już 33 razy była przeprowadzana restrukturyzacja. Niedługo nie będzie już kogo zwalniać z pracy. Dzisiaj to nas czeka. Tam na dole ludzie czekają na odpowiedź – jaka będzie przyszłość spółek kolejowych? Na to pytanie, panowie, trzeba sobie odpowiedzieć.

Możemy się dzisiaj, na posiedzeniu Komisji kłócić o sprawy proceduralne. Ale zadałem pytanie skierowane do was, jako do posłów Rzeczypospolitej. Do posłów wszystkich opcji, bo kolej nie powinna się dzielić od prawa do lewa, tylko wszyscy powinniśmy o nią dbać. O kolej i o pasażerów. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Dzisiaj mamy określony porządek dzienny posiedzenia, wynikający z konkretnego wniosku klubu parlamentarnego. W moim przekonaniu, w debacie mającej dzisiaj miejsce, zostały sformułowane pytania także w tych kwestiach, o których mówił pan przewodniczący Stolorz. Nie mam wątpliwości, że z inicjatywy, czy to ministerstwa, czy Komisji, takie posiedzenia Komisji zorganizujemy. Dzisiaj mamy szczególne posiedzenie Komisji, wynikające, jak powiedziałem, z wniosku jednego z klubów parlamentarnych.

Dziękuję. Bardzo proszę panią minister, oddaję pani głos.

Podsekretarz stanu w MIR Dorota Pyć:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Szanowni państwo, dzisiejsze spotkanie miało dwoisty charakter. Jedna część spotkania miała charakter formalnoprawny, druga merytoryczny. Najpierw odniosę się do części formalnoprawnej.

W Kodeksie cywilnym, zresztą jest to również zasada prawa międzynarodowego, jest stara zasada, że jeśli ktoś się nie odzywa, to przyjmuje się, że się zgadza. Zgadza się. Przyjmuję pełną odpowiedzialność za to, co dzisiaj powiedziałam z tego tytułu, że zosta-

łam poproszona o przedstawienie stanowiska przez sekretarza stanu Rzeczypospolitej Polskiej, który działa w imieniu minister i premiera. Jeżeli w tej kwestii potrzebna będzie analiza prawna i ekspertyza prawna, dlaczego dzisiaj znalazłam się na posiedzeniu Komisji, to ją dostarczę.

Jeżeli chodzi o część merytoryczną. W pytaniach panów posłów znalazło się wiele bardzo szczegółowych aspektów. Niektóre pytania miały charakter bardziej ogólne, inne, jak pytania pana posła Adamczyka, były bardzo szczegółowe, bardzo dobrze zadane i bardzo ciekawe. Chciałabym na nie odpowiedzieć w sposób profesjonalny, dlatego proszę państwa o to, żebyście dali mi trochę czasu. Oczywiście, pytania zostaną przekazane do odpowiedniego departamentu ministerstwa, celem przygotowania bardzo dokładnych, profesjonalnych odpowiedzi. Odpowiedzi z danymi liczbowymi, z odniesieniem się również do tego, o czym mówił pan poseł Michał Wojtkiewicz – do danych liczbowych i analizy ekonomicznej.

Dlaczego o tym mówię? Dlatego, że mam pełną tego świadomość, że trzeba mówić o koncepcji zintegrowanej, niezależnie od tego, czy to będzie transport kolejowy, drogowy czy morski. Ja akurat jestem odpowiedzialna za transport morski i za polskie rzeki.

Jeżeli chcemy mówić o koncepcji zintegrowanej, musimy patrzeć całościowo. Jeżeli chcemy podejść do tego w ten sposób, to w krótkich słowach mogę powiedzieć, że nowoczesne podejście do zarządzania jest podejściem zintegrowanym i holistycznym. W kontekście analizy ryzyka są trzy bardzo ważne elementy. Przede wszystkim identyfikacja ryzyka, jego ocena i zarządzanie nim. To powinno być rozważane w dwóch bardzo ważnych aspektach: w aspekcie bezpieczeństwa, co na kolei jest bardzo ważne. To jest nie tylko bezpieczeństwa pasażera, ale bezpieczeństwa zatrudnienia i konkurencyjności, czyli tego, co jest udziałem rynku kolejowego, a w zasadzie rynku usług kolejowych i całej jego otoczki. Składa się na to wiele elementów rynku.

Z bezpieczeństwem bezpośrednio związany jest aspekt gospodarczy, ekonomiczny, finansowy, można nawet powiedzieć, że w pewnym sensie także handlowy. Jakby na to nie patrzeć, mamy do czynienia z handlem usługami.

Tyle tytułem pewnych ogólnych kwestii i zintegrowanego spojrzenia na te sprawy. Proszę mi wierzyć – jest bardzo głęboka świadomość tych spraw. Proszę mi dać trochę czasu, żeby można było się odnieść bardzo szczegółowo, żeby nie pominąć pewnych kwestii. Chodzi o to, żeby w odpowiedzi był profesjonalizm, który będzie oparty na konkretnych danych, które zostały do tej pory zgromadzone. Proszę mi uwierzyć, prezentacja przedstawiona przez PKP, jest prezentacją opartą na danych. Dane te były gromadzone przez długi czas. Żadna firma, żadne przedsiębiorstwo, jeżeli nie będzie miało nadziei na zysk, najprawdopodobniej nie poradzi sobie ze swoją przyszłością. Po to prowadzi się działalność, żeby generować zysk. Dziękuję bardzo.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Kiedy analizę ekonomiczną będziemy mogli dostać?

Podsekretarz stanu w MIR Dorota Pyć:

Dwa tygodnie, dziesięć dni. Tak jak jest zwyczajowo przyjęte.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Podsekretarz stanu w MIR Dorota Pyć:

Mówiłam o udzieleniu odpowiedzi na pytania, opartych na posiadanych danych.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Proszę państwa, bardzo proszę, jeżeli jest potrzeba następnej tury pytań, to ja dopuszczę, ale proszę nie prowadzić dialogu. W moim przekonaniu, pani minister bardzo precyzyjnie wyraziła swoje stanowisko, przedstawiła swoje opinie, odpowiedziała na te pytania, na które mogła odpowiedzieć. Wyraziła także swoje stanowisko wobec pytań szczegółowych. W związku z tym wydaje się, że sprawa jest bardzo jasna.

Jest potrzeba dopytania, tak? Bardzo proszę, pan przewodniczący Krzysztof Tchórzewski.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję. Po odpowiedzi pani minister chciałbym sformułować wniosek dotyczący informacji Prezesa Rady Ministrów. Taki wniosek został postawiony w opisie i z konkretnymi pytaniami. Cały czas mam wrażenie, że prezentacja została przygotowana na jakąś inną sytuację. Dlatego że ani w prezentacji, ani w wypowiedziach, nie padły odpowiedzi na żadne z pytań postawionych w uzasadnieniu wniosku. Były tam konkretne pytania, na które nie było żadnej odpowiedzi.

Wygląda na to, że ani pani, ani nikt spośród osób przygotowujących informację, nie przeczytał wniosku, do którego odnosiła się pani minister. We wniosku padają konkretne pytania, na przykład, czy zostaną wdrożone zalecenia Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych dotyczące używania sygnału zastępczego na posterunkach odgałęźnych. We wniosku postawiono konkretne pytania w rodzaju – czy zostanie zabroniona jednoosobowa obsługa lokomotyw jednokabinowych, gdzie maszynista w pewnych momentach nie ma dostatecznej widoczności? Pytanie to związane było z wystąpieniem na tej sali pana ministra Nowaka w związku z wypadkiem kolejowym pod Szczekocinami, poprawą bezpieczeństwa ruchu na kolei itd. Pan minister powiedział, że w ciągu roku będzie sprawozdanie i będą nam przedstawione informacje na ten temat.

Kolejne pytanie z wniosku Klubu Parlamentarnego Solidarna Polska – W jakiej formule odbywają się dodatkowe, zalecone przez Urząd Transportu Kolejowego, ośmiogodzinne szkolenia dla pracowników związanych z ruchem pociągów? To są konkretne pytania zawarte we wniosku klubu Solidarnej Polski, z prośbą o odpowiedź. Tak naprawdę…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Akurat na to pytanie padła odpowiedź.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

No tak. Kolejne pytanie z wniosku – Jaki jest stan infrastruktury kolejowej i jej poszczególnych elementów, takich jak m.in. semafory, rozjazdy, urządzenia sterowania ruchem, torowiska, wiadukty kolejowe? To są konkretne pytania. Rozumiem, że wypowiedź może być skrócona, a w materiale mogą być konkretne informacje. Stąd upierałem się, żeby informacja była podpisana. Informację pani minister, przekazaną w imieniu premiera, porównuję z tym czego oczekiwali posłowie składający wniosek dotyczący informacji, jakie zadano pytania.

Podsumowując nasze dzisiejsze spotkanie. Na zadane pytania nie ma żadnej odpowiedzi, np. na temat doradztwa czy innych spraw, które zostały konkretnie podniesione w tym materiale, który dzisiaj rozważamy. Rozumiem, że jest to materiał mówiący o perspektywie i o tym, w jakim kierunku pójdziemy. Zawiera on odpowiedzi na część pytań, ale na część konkretnie zadanych pytań ten materiał nie odpowiada. To jest kwestia związana z całym dzisiejszym spotkaniem, że pani minister występuje na dzisiejszym posiedzeniu Komisji, doraźnie na prośbę, a nie z upoważnienia, jak to pani minister przed chwilą powiedziała. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Gdybyśmy naprawdę przejrzeli materiał, to znajdziemy odpowiedzi na pytania. Proszę wziąć pod uwagę, że takie było oczekiwanie. Pani minister i przedstawiciele PKP odpowiadali na pytania państwa posłów. W prezentowanym materiale są odpowiedzi na pytania zawarte we wniosku klubu Solidarna Polska.

Bardzo proszę, pan przewodniczący Andrzej Adamczyk.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący. I tak kończy się… Albo inaczej – z takim skutkiem kończy się dwugodzinna debata, zaangażowanie sił i środków kilkudziesięciu ludzi, urzędników ministerstwa, członków zarządzających w Grupie PKP SA, w spółkach zależnych i substytutu, posłanek i posłów, biura sejmowego itd. Tym to się kończy. Padają… Panie przewodniczący, to jest sekwencja do pana.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Przepraszam. Proszę mówić.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Padają pytania, ja sam zadałem kilka bardzo konkretnych pytań, na które nie uzyskuję odpowiedzi. Jak możemy dzisiaj mówić o tym, jaka jest sytuacja w Grupie PKP? Czysto po ludzku współczuję pani minister, że ma obowiązek uczestniczenia w dzisiejszym posiedzeniu Komisji. Pani minister, to jest tak, że jak innym brakuje odwagi albo spodziewają się trudnych pytań, na które nie będą potrafili znaleźć publicznie odpowiedzi, to robią wszystko, żeby nie uczestniczyć w posiedzeniu Komisji. Ja pani, czysto po ludzku współczuję.

Panie przewodniczący, tak to się właśnie kończy. Precyzowałem konkretny wniosek – gdyby prezes zarządu PKP SA i prezesi zarządów spółek zależnych byli dzisiaj obecni na sali, na moje pytania, na pytania pana posła Szmita i na inne pytania potrafiliby precyzyjnie odpowiedzieć. Byliby do tego zmuszeni, bo albo jest podpisana z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym umowa o finansowaniu Pendolino na określoną kwotę, na określonych zasadach i na określone koszty, albo takiej umowy nie ma. Każda z tych sytuacji implikuje stan w jakim znajduje się spółka InterCity. O tym powinniśmy dzisiaj mówić, a nie sprzeczać się i proponować, żebyśmy sobie na sali zamykali usta.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie przewodniczący, proszę ważyć słowa, jest właśnie wręcz odwrotnie, niż pan teraz powiedział. Uważam, że na nazbyt dużo pozwalam.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Jeszcze raz to powtórzę. Jeżeli czytamy dokument i mamy podane dane na temat taboru PKP CARGO, oczekuję odpowiedzi na pytanie, które zadałem. Tej odpowiedzi nie ma.

Głos z sali:

I dobrze.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Winszuję wszystkim tym, którzy w debacie na temat sytuacji w PKP znajdują podstawę do żartu i do dobrego samopoczucia. Mam nadzieję, że pomimo dobrego humoru, ci którzy dzisiaj znajdują powody do żartu i do zabawy, na zasadzie „mamy większość, to żeśmy was przegłosowali", mimo wszystko dojdą do jakieś refleksji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Jeżeli można – jeszcze jedno. Pani minister. Na pani ręce kieruję wniosek o precyzyjną odpowiedź na pytania, które zadałem. Rozumiem, że można je będzie odczytać z zapisu z nagranej taśmy. Bardzo proszę o precyzyjną odpowiedź na piśmie na każde z pytań. Niestety, co najmniej od kwartału nie uzyskuję na piśmie odpowiedzi na pytania, o które proszę na posiedzeniach Komisji.

Proszę sobie nie kpić i proszę mi nie podpowiadać, czy moje wypowiedzi i pytania mają sens czy nie, panie pośle.

Bardzo proszę o dostarczenie również, wraz z odpowiedziami, załączników nr 1, 2 i 3, o których mówił pan poseł Krzysztof Tchórzewski, wymienionych na stronie 25 prezentacji. Ten dokument jest niekompletny.

Dzisiaj nie można mówić o sprawie linii kolejowych bez załączników określonych na ostatniej stronie, bo z załączników dopiero wynika mapa działań związanych z likwidacją i zamykaniem linii kolejowych. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Chciałbym tylko dodać do tego, że, po pierwsze – otrzymujemy na piśmie, także ja je otrzymuję. A po drugie, panie przewodniczący, jeżeli takie fakty mają miejsce, powinien pan postępować zgodnie z regulaminem. Ma pan dalszą drogę postępowania w przypadku, jeżeli nie otrzymuje pan oczekiwanych odpowiedzi na piśmie.

Pan poseł Arkadiusz Litwiński, proszę.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Najpierw pytanie do pana przewodniczącego i po krótkiej odpowiedzi, myślę że kilkuwyrazowej, postawię wniosek.

Panie przewodniczący – czy pani marszałek postawiła Komisji termin wyrażenia opinii, o którą poprosiła?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Nie wyznaczyła precyzyjnego terminu.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Dziękuję bardzo. Biorę pod uwagę kontekst, o którym, mimo wszystko, dość konstruktywnie zaczął mówić pan poseł Adamczyk w ostatnich swoich wypowiedziach. Zawsze staram się wynajdywać istotne elementy tego, co ktoś mówi, a komentować tylko mniej konstruktywne, jeżeli to jest niezbędne – dlatego do tego się odnoszę. Znamy kontekst sytuacji w jakiej jesteśmy. Oczekiwanie odpowiedzi w ciągu kilku najbliższych dni, odpowiedzi rzetelnej i przeanalizowanej i podpisanej… Może inaczej – odpowiedzi zgłoszonej w komplecie przez osobę w pełni odpowiedzialnej za realizację deklaracji, jest rzeczą ryzykowaną. Ryzykowaną, kiedy mówimy o najbliższych dniach.

Biorąc to pod uwagę zgłaszam wniosek, abyśmy przerwali dzisiejsze posiedzenie Komisji do dnia 8 stycznia przyszłego roku po to, aby dać sobie i pani minister, reprezentującej dzisiaj resort i Prezesa Rady Ministrów, czas na przygotowanie odpowiedzi na zadane pytania, a na które pani minister, co jest zrozumiałe, nie jest dzisiaj w stanie udzielić kompletnej odpowiedzi. Mówię precyzyjnie – odpowiedzi na pytania, które są zaprotokołowane. Nie oczekujemy odpowiedzi na jakieś bliżej niesprecyzowane analizy, a także na bliżej niesprecyzowane oczekiwania.

Jednocześnie, panie przewodniczący, nie mając pretensji do sposobu organizacji dzisiejszego posiedzenia, zgłaszam wniosek, aby nie pozostawiać otwartej kwestii składu osobowego. Oczywiście, Prezes Rady Ministrów deleguje swoich przedstawicieli i nie ma wątpliwości co do umocowania pani minister w dniu dzisiejszym. Jako Komisja mamy prawo poprosić prezydium, aby zaprosiło na posiedzenie naszej Komisji, nie licząc że zrobi to Prezes Rady Ministrów, w dniu, w którym będziemy wznawiać obrady, co najmniej osobę kierującą zarządem PKP SA, czyli prezesa. Nie oznacza to zakwestionowania dzisiejszej obecności na posiedzeniu i wypowiedzi pań i panów, moim zdaniem kompetentnych i wierzę, że rzetelnych. Niemniej jednak, w trakcie naszego kolejnego posiedzenia mogą paść kolejne pytania. Zakładam, że osoba kierująca zarządem spółki PKP będzie w stanie, w czasie rzeczywistym, albo w ciągu 12 minut, udzielić odpowiedzi. Dlatego też składam taki wniosek.

Jednocześnie do planu pracy Komisji, pewnie nie jedyny, będę składał wniosek, żebyśmy w przyszłym półroczu oddzielne posiedzenie, długie, może nietypowo wielogodzinne, poświęcili sprawom bieżącym i zamierzeniom Grupy PKP. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Pan poseł Michał Wojtkiewicz, bardzo proszę.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Chciałbym doprecyzować. Pani minister, naprawdę wierzę w to, że pani ma dobrą wolę. Chciałbym tylko doprecyzować albo przypomnieć, że chodzi o analizę ekonomiczną transportu kolejowego i kołowego, według stanu na dzień dzisiejszy, może na rok 2012 lub 2013. Chodzi również o nakłady finansowe poniesione na kolej w jakimś tam przedziale czasu. Od ośmiu lat dopytuję się o taką analizę, a każdy po prostu od tego ucieka. Trzeba jednak budować na fundamencie, jaki on jest, czy jest kruchy czy nie. To też trzeba sobie powiedzieć. Rząd i przedstawiciele kolei muszą posłom pokazać, jaka jest sytuacja, a nie tworzyć jakąś otoczkę i złudzenia. Trzeba powiedzieć – tak jest, a nie inaczej, wtedy będziemy wiedzieli w jakim punkcie jesteśmy.

Pani minister jest po raz pierwszy z nami na posiedzeniu Komisji i mówi na temat kolei. Może nie jest pani zorientowana, trudno mi powiedzieć, bo sama pani powiedziała, że bliższy jest jej transport morski. Nie wiem, czy dalej będzie pani prowadziła sprawy kolei, ale trzeba zmobilizować to całe towarzystwo, bo tak dalej iść nie możemy.

Może zrobimy interpelację odnośnie do szczegółowych pytań na temat sprzątania na kolei, na które spółki muszą mieć licencję. To są drobiazgi, świadczące jednak o tym, jak funkcjonuje kolej. To o tym świadczy. Może to nie są wielkie pieniądze, ale mówi o tym, co się dzieje na kolei. Wreszcie stańmy na nogach i idźmy do przodu. Wierzę, że pani profesor ma dobrą wolę i liczę na to. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, pan przewodniczący Andrzej Adamczyk.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, idąc za wnioskiem mojego poprzednika, pana posła Arkadiusza Litwińskiego, zgłaszam wniosek, aby przy każdej kolejnej okazji, jeżeli rozmawiamy o sytuacji w konkretnym wycinku przestrzeni objętej kompetencją sejmowej Komisji Infrastruktury, każdorazowo na sali byli obecni szefowie instytucji podległych szefowi resortu, których dotyczy przedmiot debaty.

Przypomnę, że folgowanie na przestrzeni ostatnich kilkunastu miesięcy doprowadziło do tego, że szefowie tych instytucji nas po prostu ignorują. Podam przykład ostatniego posiedzenia Komisji dotyczącego Przedsiębiorstwa Państwowego Porty Lotnicze i PLL LOT SA. Dzień wcześniej szef tego przedsiębiorstwa poleciał do Szanghaju i to był powód jego nieobecności na posiedzeniu sejmowej Komisji Infrastruktury. Uważam, że to jest niebywały skandal, panie przewodniczący. Bo pan, ja, każdy inny poseł, jeżeli chce udać się na zagraniczny wyjazd, to musi otrzymać kontrasygnatę przewodniczącego klubu parlamentarnego. Takie są zwyczaje.

Tymczasem prezes Przedsiębiorstwa Państwowego Porty Lotnicze poleciał do Szanghaju, bo w Szanghaju miał do załatwienia sprawy pilne, nie cierpiące zwłoki. To był prawdopodobnie powód, żeby się nie pojawić na posiedzeniu Komisji. Takiego „zdziadzienia” poziomu pracy Komisji, panie przewodniczący, przyjąć nie możemy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

W tej sprawie nie podejmuję polemiki. Pewnie były powody, dla których tak się stało. Takie zagraniczne wizyty planuje się dużo wcześniej, ale jak powiadam, nie podejmuję próby rozmowy na ten temat.

Wysoka Komisjo, szanowni państwo. Wobec tego, że dzisiejsza dyskusja przebiegała w takiej a nie innej atmosferze, i wobec tego, że na wiele pytań nie zostały udzielone odpowiedzi, zostaną udzielone w przyszłości, moja propozycja jest następująca. Dzisiaj przerwiemy posiedzenie Komisji do czasu pierwszego posiedzenia w styczniu przyszłego roku. Mam nadzieję, że wtedy Komisja wyda opinię dla pani marszałek.

Nie ma potrzeby, aby prezydium Komisji podejmowało inicjatywę. Mam głębokie przekonanie, że dzisiejsze posiedzenie i oczekiwanie jest jednoznaczne. Taką rozmowę odbędę z prezesem zarządu PKP SA. Jestem przekonany, że na posiedzeniu w styczniu osobiście zaszczyci nas swoją obecnością. Na pewno odpowiada za całość PKP i na pewno będzie na posiedzeniu w towarzystwie osób kompetentnych, czyli prezesów zarządów kluczowych spółek Grupy PKP.

W moim przekonaniu informacja dzisiaj przedstawiona przez reprezentantów poszczególnych spółek była merytoryczna i spójna. Jasne, że oczekiwania państwa posłów były szersze niż udzielone odpowiedzi.

Jeżeli nie ma innych wniosków, to za chwilę podejmę taką decyzję. Nie widzę zgłoszeń.

Przerywam posiedzenie Komisji. Dziękuję za udział.